

નિવેદન



આપણા દેશી લાખાના સાહિત્યની અલિપ્તિ કરવાના સદુદ્દેશથી પતિતર્પાવન કે. શ્રીમંત સરકાર મહારાજ સાહેબ શ્રી સયાજીરાવ ગાયકવાડ ત્રીજા સેનાપ્તાસખેલ સમશેર બહાદુર, જી. સી. એસ. આઈ., જી. સી. આઈ. ઈ., એલએલ. ડી., એઓશ્રીએ કૃપાવંત થઈને બે લાખ રૂપિયાની જે રકમ અનામત ચૂકેલી છે તેના વ્યાજમાંથી “ શ્રી સયાજી સાહિત્યમાળા ” રૂપે વિવિધ વિષયોને લગતાં પુસ્તકો તૈયાર કરાવવામાં આવે છે.

તદનુસાર આ “ મારું જીવન અને કાર્યક્ષેત્ર ” નામનું પુસ્તક, શ્રી. રમણલાલ વ. દેસાઈ પાસે તૈયાર કરાવવામાં આવેલું તે ઉક્ત માળામાં ૨૬૯ મા પુષ્પરૂપે, આથી પ્રસિદ્ધ કરવામાં આવે છે.

ભાષાંતર શાખા. પ્રાચ્યવિદ્યા મંદિર, વડોદરા. તા. ૨૦-૧-૪૦	} લા. પ્ર. કોઠારી } ભાષાંતર મદદનીશ	{ ન્યો. મા. મહેતા { વિદ્યાધિકારી, { વડોદરા રાજ્ય
---	---------------------------------------	--

વિષય સૂચિ

પ્રારંભિક — ઉદ્દેશ.	૧
પ્રકરણ ૧ શ્રુ : આરંભ.	૩૫
„ ૨ શ્રુ : ધંધા સંબંધનું મારું સિદ્ધાન્ત.	૫૪
„ ૩ શ્રુ : ધંધાની શરુઆત.	૯૮
„ ૪ શ્રુ : કારખાનાની પદ્ધતિઓ અને સેવાનું હાર્દ.	૧૦
„ ૫ શ્રુ : ઉત્પાદન.	૧૨
„ ૬ શ્રુ : યંત્રો અને મનુષ્યો.	૧૧
„ ૭ શ્રુ : યંત્રોનો હાક.	૧૧
„ ૮ શ્રુ : વેતન.	૧
„ ૯ શ્રુ : શા માટે ધંધો હમણાં સારો ન હોવો ન લેઈએ ? ૨	૨
„ ૧૦ શ્રુ : માલ સોયો કેવી રીતે બનાવી શકાય ?	૨
„ ૧૧ શ્રુ : પૈસો અને માલ.	
„ ૧૨ શ્રુ : પૈસો—સ્વામી કે બૂલ ?	
„ ૧૩ શ્રુ : ગરીબી શા માટે ?	
„ ૧૪ શ્રુ : યાંત્રિક હજ અને ખેતીમાં કામે લગાડવામાં આવતી યાંત્રિક શક્તિ.	
„ ૧૫ શ્રુ : દાન શા માટે ?	
„ ૧૬ શ્રુ : આમજાહીના રસ્તાઓ.	
„ ૧૭ શ્રુ : સામાન્ય બાબતો.	
„ ૧૮ શ્રુ : પ્રજાસત્તા અને ઉદ્યોગ.	
„ ૧૯ શ્રુ : બાવિ-દરોજ.	

પ્રસ્તાવના

વિખ્યાત ઉદ્યોગપતિ હેન્રી ફોર્ડ બેખક પણ બની શકે છે અને પોતાના જીવનની વિગતો રસભરી ભાષામાં આપી શકે છે. આપણા ઉદ્યોગપતિઓએ પશ્ચિમના ઉદ્યોગપતિઓની આ વિશિષ્ટતા સમજવા જેવી છે.

યર્ષો પહેલાં હેન્રી ફોર્ડે, " My Life and Work " ગુજગતી અનુવાદ માટે મને સોંપવામાં આવ્યું હતું. બીજા વ્યવસાયોમાં તે હું મોડું પૂર્ણ કરી શક્યો છું. ભાષાંતરોનો મને રસ રહ્યો નથી છતાં સોંપેલી કામગીરી પૂરી કરવાની આનાકાનીમાં દેખાતા ધમંડના આરોપથી બચવા આ અનુવાદ કરવાનો મેં સ્વીકાર કરેલો. એ અનુવાદ મને સોંપવા માટે તથા તે પ્રગટ કરવા માટે વડોદરા રાજ્યના કેળવણી ખાતાની ભાષાંતર શાખાનો હું આભાર માનું છું,

જે સમયે ગુર્જર સાહિત્યમાં મારો પ્રવેશ પણ ન હતો તે સમયે મને ભાષાંતર તથા સ્વતંત્ર પુસ્તકો લખવાનાં સોંપી શાખાએ મારા બેખન વ્યવસાયમાં મને ઉત્તેજિત કર્યો છે એ હું કદી બૂલી શકું એમ નથી.

વડોદરા,
તા. ૨૦-૧-૪૦ }

રમણલાલ વ. દેસાઈ,

भूतना डीपीराष्ट

Copyright 1922, By Doubleday, Page
& Company. All rights reserved.

મારું જીવન અને કાર્યક્ષેત્ર

પ્રાસ્તાવિક-ઉદ્દેશ

આપણે આપણા દેશની પ્રગતિના પંચમા પ્રયાણ જ માત્ર આરંભ્યુ છે. આપણી અન્ય પ્રગતિ સાધ્યાની વાતો છતાં આપણે હજી તેની સપાટીને જ અડી શક્યા છીએ. જે પ્રગતિ મધ્યમ છે તે જો કે, ખરેખર મહાન છે-પરંતુ આપણે અત્યાર સુધીમાં જે સાધ્યું છે તેને જો આપણે હજી જે સાધવાનું બાકી રહ્યું છે તેની સાથે સંખ્યાવી જોઈશું તો જણાશે કે આપણું માથેલું નહીંવત જેવું છે. આપણા દેશની બધીએ ઔદ્યોગિક સંસ્થાઓમાં યાંત્રિક શક્તિનો જે ઉપયોગ કરવામાં આવે છે તેના કરતાં માત્ર કૃષિ-કાર્યમાં જ તેનો ઉપયોગ વધારે કરવામાં આવે છે એ વાત જ્યારે આપણે વિચાર કરીએ છીએ ત્યારે આપણને તગ્ત ઊગી આવે છે કે હજી તો કેટલું યે વિશાળ ક્ષેત્ર તેને માટે અણખેડાયતું રહ્યું છે, એટલે અત્યારે જ્યારે હુનિયાના બધા દેશો અગ્નિરતાના વમળમાં ધસડાતા દેખાય છે ત્યારે જેટલું સધાયું છે તે દૃષ્ટિએ ખીણું શું શું વધારે સાધી શકાય એમ છે તેનું સૂચન કરવાનો યોગ્ય અવસર છે.

જ્યારે કોઈ યાંત્રિક શક્તિ કે યંત્રો કે ઉદ્યોગની વાત કરતો હોય છે ત્યારે સાધાંજી રીતે આપણા મગજની અંદર કોઈ એક એવા પ્રકારના નિશ્ચેષ્ટ, જડ જગતનો ચિત્રા ખડો થઈ જાય છે કે જેની અંદર મોટાં મોટાં દારખાનનાં ઘૂંઘવાટ ઝાડ, ફૂલ, પક્ષી અને લીલાંછમ ખેતરોની નૈસર્ગિક રમણીયતાના ભ્રમ કરનારા જણાય છે-અને વિશ્વ આખું યંત્રોતો, એતન યંત્રો

અને અચેતન યંત્રોનો, સમુદાય માત્ર હોય એમ લાગે છે. પરંતુ આ બધી માન્યતાઓ મને સ્વીકાર્ય નથી. હું તો માત્ર હું કે ત્યાં સુધી યંત્રો અને તેના ઉપયોગો વિષે આપણે બરોબર કંઈ જાણતા નથી, આપણા જીવનના એ અચેતન વિભાગને આપણે ત્યાં સુધી વધારે સારી રીતે સમજતા થયા નથી, ત્યાં સુધી ઝાડ, અને પક્ષી કે ફૂલ અને લીલાં લીલાં ખેતરોની સુંદરતા માણવાને પૂરતો અવકાશ પણ આપણને મળવાનો નથી.

જીવન અને તેને માણવાના સાધનોની વચ્ચે અમુક પ્રકારનો વિરોધ છે એ ખ્યાલથી દોરવાઈ જીવનમાંથી ઘણી સુખ સગવડવાળી વસ્તુઓને આપણે તિલાંજલી આપી છે. એ ઉપર જાણી એવી એક પ્રકારની અણુસમજની અતિશયતાનું જ પરિણામ છે. એ અણુસમજને લઈને આપણી શક્તિ અને સમયનો આપણે એવા બધા દુર્વ્યય કરી નાંખીએ છીએ કે પછી ઉપભોગ કરવાપણું ખાસ બહુ રહેતું જ નથી. શક્તિ અને યંત્રો, પૈસો અને માલ, એ બધાં જીવનને જેટલા પ્રમાણમાં સ્વતંત્ર બનાવે તેટલા પ્રમાણમાં જ ઉપયોગી છે. અંતિમ ધ્યેયને પહોંચવાને માટે એ બધાં માત્ર સાધન રૂપે જ છે. ઉદાહરણ તરીકે, મારું નામ ધરાવતાં વ્યવહાર સાધનોને હું માત્ર જડ યંત્ર તરીકે જ નથી લેખતો. હું તેમને વેપાર ઉદ્યોગના એકાદા સિદ્ધાંતને વ્યવહારુ રૂપ અર્પતાં જીવતાં જગતાં દૃષ્ટાન્ત તરીકે લેખું છું—જે વેપારઉદ્યોગના એકાદા શુદ્ધ, લૂખા સિદ્ધાંત કરતાં કંઈક વધારે સાધી શકે છે, અને આ જગતને હોય તેન કરતાં વધુ સુખ સગવડથી વસવાયોગ્ય નિવાસસ્થાન બનાવવાનું હિચ્ચાભિલાષ સેવે છે. કોર્ડ મોટર કંપનીની વ્યાપારિક ક્ષેત્ર અન્ને છે એ લોકીકત એટલા જ પૂરતી મહત્ત્વની છે કે તે પ્રત્યક્ષ રીતે સાબિત કરી આપે છે કે અમારો સિદ્ધાંત યથાર્થ છે, અણુનમ છે આ દૃષ્ટિમિન્દુને લક્ષમાં રાખીને જ આજની પ્રચલિત ઉદ્યોગપદ્ધતિ

DHARAMSHI RATANSHI



અમેરિકાનો મહાન ધનપતિ હેન્રી ફોર્ડ

અને આર્થિક તેમ જ સામાજિક વ્યવસ્થાને લગતું હું મારું વિવેચન આદરી શકું.

જો હું એકલા મારા પોતાના સ્વાર્થનો જ વિચાર કરું તો જે વ્યવસ્થા આજે અસ્તિત્વમાં છે તેમાં કોઈ પણ પ્રકારના ફેરફારની મુશ્કેલી જરા પણ ન કરું. જો મારે પૈસો જ સંગ્રહવો હોય તો તેને માટે આધુનિક પદ્ધતિ તદ્દન બરોબર છે. તેને લઈને મને પોતાને તો પૂરકળા ધન મળે જ જાય છે. પરંતુ મારું અંતિમ ધ્યેય તો છે સેવા. હાલની પદ્ધતિ ઉત્તમ પ્રકારની સેવાને માટે અવકાશ આપે છે, કારણ કે તે દરેક પ્રકારના દુર્વ્યયને પોષે છે. ઘણા ભાગના માણસોને તે સેવાના પૂરેપૂરા લાભ ઉઠાવવામાંથી આકાત રાખે છે, અને તેનો ખીજો કંઈ ઉપયોગ થઈ શકતો નથી. એટલે સહેજ વધારે સારી વ્યવસ્થા અને યોજનાનો સુમેળ સાધવાની શક્તિની જ જરૂર છે.

નવીન વિચારો પ્રત્યે સામાન્ય રીતે જે ઉપહાસવૃત્તિ સેવાતી જેવામાં આવે છે તેની સાથે મને તકરાર નથી. દરેક નવીન વિચારને અપનાવી લેવા ખાતર સતત માનસિક ઉચ્છ્વસાવકમાં રોકાવવા રહેવા કરતાં તેના પ્રત્યે શંકાશીલ દૃષ્ટિથી જોતા રહેવું, અને અનુભવની કસોટીએ કસી લેવા મથવું એ વધારે ઉચિત છે શંકાશીલતા જો સાવધાનતાના અર્થમાં હોય તો સંસ્કૃતિને સમતોલ રાખી શકે છે. નવીન વિચારો સારા છે કે ખોટા તેનો જોણવટથી તપાસ કર્યા પિંચાવ્ય એમને એમ તેમને અપનાવી લેવામાં આવે છે એટલા માટે જ દુનિયાની હાલની ઘણીખરી ખુસીમતો ઊભી થયેલી છે. કોઈપણ વિચાર જૂનો છે તેટલા માટે જ સારો છે, અગર નવો છે એટલા ખરો જ નરસો છે, એવું કંઈ નથી હોતું, પરંતુ જો તે વ્યવસ્થા હોય તો જ સારો છે એમ માની શકાય. વિચારો તરીકે વિચારો

ધણાજ કિંમતી હોય છે, છતાં વિચાર તે વિચાર જ. ગમે તે કોઈ ગમે તેવો વિચાર તો કરી જ શકે, પરંતુ ખરી મહત્વની બાબત તો તેને વ્યવહાર સ્વરૂપ આપવાની છે.

જે જે વિચારો અમે અમલમાં મૂકેલા છે તે તે વિચારો ખીજે ઠેકાણે પણ બહોળા પ્રમાણમાં અમલમાં મૂકી શકાય એમ છે એવું સાબિત કરી દેખાડવાની મારી તીવ્ર ઉત્કંઠા છે. તે વિચારોને માત્ર મોટરગાડીઓ કે યાંત્રિક હજીની સાથે જ સંબંધ છે એમ નથી, પરંતુ કુદરતના કાનૂનોના સંગ્રહરૂપ તે વિચારો છે. એ પ્રમાણે તેને સાબિત કરી બતાવવાથી નવા વિચાર તરીકે નહીં પરંતુ કુદરતના નિયમ તરીકે પણ તેનો સ્વીકાર થયા વગર રહે એમ નથી.

કામ કરવું, મહેનત કરવી, એ કુદરતનો જ નિયમ છે. પ્રામાણિક પ્રયત્નમાંથી જ સુખ અને સંપત્તિ મેળવી શકાય છે એ માન્યતા પણ તદ્દન કુદરતી અને સ્વાભાવિક છે. એ કુદરતના ક્રમને ઉલ્લંઘવાના પ્રયાસો થાય છે તેથી જ આપણાં ઐહિક દુઃખોનો ઉદ્ભવ થાય છે, એટલે-કુદરતનો આ સિદ્ધાંત તેના યથાર્થ રૂપમાં અને પૂરેપૂરા પ્રમાણમાં સ્વીકારવો જોઈએ એ સિવાય હું ખીજું કંઈ પણ સૂચના કરવા માગતો નથી. આપણે બધાએ મહેનત કરવી જોઈએ, કામ કરવું જોઈએ, એમાં તો કંઈ સંદેહ જ ન હોઈ શકે, તો પછી તે કામ જીલ્દિપૂર્વક અને પૂરતા સામર્થ્યથી જો કરવામાં આવે તો વધારે સારું એ પણ તેટલું જ નિઃસંદેહ છે. અને મને લાગે છે કે આવા પ્રકારના આગ્રહભરી માન્યતાને લઇને જ આપણા કામમાં આપણે જે કંઈ પ્રગતિ સાધી છે તે સાધી શક્યા છીએ, તેમજ વળી જેમ જેમ આપણે આપણું કામ વધારે સારી રીતે કરતા થઈશું તેમ તેમ આપણી સ્થિતિમાં પણ આપણે સુધારો દાખલ કરતા થઈ જઈશું. આ બધી વિચારસરણી તદ્દન સાદી અને સીધી સમજણને અવલંબીને જ જોવા થએલી છે.

હું સુધારક નથી. મને લાગે છે કે દુનિયાનો અંદર સુધારાના પ્રયત્નોનું પ્રમાણ જોઈએ તે કરતાં ઘણું જ ઓછું છે, અને સાથે સાથે આપણે પણ એ સુધારકો પ્રત્યે જોઈએ તે કરતાં વધારે ધ્યાન આપીએ છીએ. સુધારકોએ પ્રકારના હોય છે, અને તે બંને અનાવકારદાયક છે. જે પોતાને સુધારક કહેવડાવે છે તે વસ્તુમાત્રની ભાંગફોડ કરવાની ઈચ્છાવાળો હોય છે. કોઈ એક ખમીસના કંદારનું બટન તેના ગાજમાં બરોબર આવતું નહીં હોવાથી આખું ખમીસ ફાડી નાંખવા તૈયાર થાય તેવા માણસની જોડે આ પ્રકારના સુધારકની સરખામણી કરી શકાય. માત્ર ગાજ જ મોટા કરવાની વાત છે-એનો એને ધ્યાન જ આવતો નથી. આવા પ્રકારનો સુધારક કોઈ પણ સંજોગોમાં પોતે શું કરે છે તે કદી જાણતો નથી. અનુભવ અને સુધારો એ બંનેને ઝાઝો મેળ કંઈ બાજતો જ નથી. નક્કર હકીકતની સાન્નિધ્યમાં સુધારકનો જુરસો એનો એ ટકી શકતો નથી; એટલે સુધારકે તો નક્કર હકીકતની ઉપેક્ષા જ કરવી જોઈએ.

ઈ. સ. ૧૯૧૪ ના સમયથી ધણા મનુષ્યોએ જુદિના પ્રદેશની અંદર તફાન નવીન જ પ્રકારના સ્વાંગ સંજોગો છે. ધણા તો પહેલ-વહેલી વખત જ કંઈક ગંભીરતાથી વિચારવા લાગ્યા છે. આ જુદિના નુતન સ્વાંગે કંઈકનાં પડો હવાડી નાંખ્યાં છે. અને તેઓ કોઈ ખરેખરી દુનિયાની અંદર વિચરી રહ્યા હોય એવો તેમને અનુભવ હવે થવા માંડ્યો છે. તે અનુભવને સ્વાતંત્ર્યની બાવનાના કોઈ અનેરાં મોજાંની લક્ષણો લાગે છે. અને તેને લઈને તે દુનિયા તરફ વિવેચક દૃષ્ટિથી નિહાળતા રહે છે. એ દૃષ્ટિએ દુનિયાના સંચાલનમાં કંઈક ખામી હોય એમ તેમને જણાય છે. સામાજિક તંત્રના વિવેચક બનવાનો દરેક મનુષ્યને હક્ક છે, પરંતુ તે મહત્ત્વના દરજ્જાનો મદ પ્રથમ તો તે ધારણ કરવાનું સમતોત્પલ્લું શુભારી રહે છે. એટલે તફાન નવો નવો અને શરૂઆતનો વિવેચક સાધારણ

રીતે અસમતોષ જ રહેવાનો. તે જુની વ્યવસ્થાને બૂસી નાંખવાની અને નવીન શરુ કરવાની સખ તરફેણમાં હોય છે. રુશિયાની અંદર લોકોએ આ પ્રમાણે એક નવી જ દુનિયા શરુ કરવાનો અખતરો ઉપાડી લીધો હતો. એવા અખતરાના પરિણામમાંથી જ આપણને નવી દુનિયા બનાવવાનાં સ્વપ્નાં સેવનારાઓના કામનો સારો અભ્યાસ મળી રહે છે. રુશિયાના આ અખતરાએ આપણને શીખવાડ્યું છે કે કોઈપણ પ્રકારના વિશ્વસ કાર્યનું સજ્જન માનવોનું લઘુમતી બળ કરે છે, બહુમતી બળ નહીં. વળી, એમાંથી આપણને એ પણ શીખવાનું મળી રહે છે કે કુદરતના કાનુનોની અચડામણમાં આવે એવા સામાજિક કાનુનો મનુષ્યો બધે પોતાને માટે ઘડી કઢાડે, પરંતુ કુદરત પોતાની અંતર્ગત સત્તાના બળને લીધે તેને અમલમાં મુકવાને માટે એવી તો ધસીને ના પાડે છે કે એવી ના બલબલા ધારોએ પણ પાડી નહીં હોય. રુશિયાના સોવિયેટ પ્રજાસત્તાક તંત્રને કુદરતે કાનૂન બહાર ફેંક્યું છે, કાનૂન કે એ તંત્ર કુદરતને જ બૂસી જવા માગતું હતું. ઉદ્યોગના પરિપાક ઉપરના હક્કને તે સમૂહનું ધનકારણ હતું. કેટલાક લોકો કહે છે કે “ રુશિયા સમસ્તને કામે લાગતું પડશે ”-પરંતુ તે કેવળ અર્ધ-સત્ય છે. કારણ રુશિયા આખું કામે તો લાગી જ ગયું, પરંતુ તેનું કામ બધું અફળ ગય છે. અને તેનું કારણ એ છે કે તે કામ સ્વેચ્છાજનિત નથી. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર એક કામદાર દિવસના આંક કલાક કામ કરે છે. રુશિયાની અંદર બારથી ચૌદ કલાક. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર કોઈપણ કામદારને એકાદો દિવસ અગર- એકાદું અઠવાડિયું કામ પગથી ગે-હાગર રહેવાની ઈચ્છા થાય છે તો તે સુખેથી તે પ્રમાણે કરી શકે છે. રુશિયાની અંદર, સોવિયેટ પ્રજાસત્તાકની આણ નીચે, દરેક કામદારને, કામ પર જવાની ઈચ્છા હોય કે ન હોય તોપણ, કામે જવાની ફરજ પડે છે. આવી જોડે જીવનને લાવક, અરુચીકરૂં નિયમ-

મીલતાના શિસ્તપાલનની અતિશયતામાં, જેમાં બધાજ સમાન લેખાય છે, તેમાં એક નાગરિક તરીકેનું સ્વાતંત્ર્ય તો તદ્દન હુપ્ત થઈ જતું જોવામાં આવે છે. આજ ખરી ગુલામી દશા કહી શકાય. રીતસરના વખત સુધી કામ કરવું અને તેના બદલામાં રીતસરની જીવન સામગ્રીના ઉપબોક્તા બનવું; પોતાના અંગત જીવન-વ્યવહારની જરૂરિયાતોની નાની નાની વિગતોનો સુમેળ સાધી શકવો એમાંજ ખરું સ્વાતંત્ર્ય સમાયતું છે. આવી અને બીજી અનેક બાબતોની અંદર મળતા રહેતા આવા પ્રકારના સ્વાતંત્ર્ય અનુભવોનો સમૂહજ એક સ્વાતંત્ર્યનો મહાન અને બહુ આદર્શ આપણી સન્મુખ ખડો કરે છે, નાના પ્રકારના સ્વાતંત્ર્ય અનુભવો આપણા દરેકના જીવનપંચને આજી રાખવામાં મદદરૂપ થઈ પડે છે.

બુદ્ધિ અને અનુભવની કુમક શોધ્યા સિવાય રુશિયા પણ પોતાનું દૃઢ ઝાઝો વખત નભાવી શક્યું નહીં. કારખાનાંઓનો વહીવટ સમિતિઓને સોંપાતાં કારખાનાં મરણુશરણુ થઈ ગયાં; કારણુ વહીવટમાં સર્જન કે ઉત્પાદનને બદલે વાદવિવાદનું જોર વધી પડ્યું. હોંશિયાર અને આવડતવાળા મનુષ્યને હડસેસવામાં હજારો ટન કિંમતી ધાતુઓ બગડી ગઈ. ઉદામવાદી સુધારકોએ વાતોના વટો-ળીયામાં ને વટોળીયામાં તણાયા નઈ લોચની પેટની ભૂખને તો ઝીની એ કાયમ રાખી. એટલે સોવીયેટો હાથે ઈજનેરો, સારા વ્યવસ્થાપકો, કુશળ કારીગરો, અને દેખરેખ રાખનારાઓને, જેઓને તેમણે પહેલાં હાંકી કાઢ્યા હતા તેઓને, પેસાની સારી સારી રકમો આપવાનું જણાવી પાછાં બોલાવવા માટે એકપણે થઈ રહ્યા છે. બુદ્ધિ અને અનુભવની જે અમાનુષી દુર્દશા બૌદ્ધ્યોવિજયે હજી ગઈ હાથે ન કરી હતી તે આજે શરીર પાછું તેને તે જ બુદ્ધિ અને અનુભવનું સામ્રાજ્ય જોવા અંખી રહ્યું છે. રુશિયામાં આ સુધારાની ચળવળનું પરિણામ ઉત્પાદનનો કોઈપણ એક જગતગત અને

૧ ઉર્લંધી શકાય એવી ખડક લિબી કરી એટલું જ માત્ર આવીને રહ્યું.

આ દેશની અંદર પણ હાથે કામ કરનારા કારીગરો અને મગજથી કામ કરી હાથે કામ કરનારાઓને માટે યોજનાઓ તૈયાર કરનારા બુદ્ધિશાળી પુરુષોની વચ્ચે અથડામણુ જિભી કરે એવા પ્રકારનું અનિચ્છનીય તત્ત્વ પ્રચાર પામી રહ્યું છે. જે ચળવળને પરિણામે રુશિયામાંથી બુદ્ધિ, અનુભવ, આવડત વિગેરેને તિલાંજલી મળી હતી તે જ ચળવળ અત્રે પણ પોતાના પંજા ફેલાવવા મથી રહી છે. તે વિદેશી તત્ત્વને, તે વિધ્વંસક તત્ત્વને, તે માનવ સ્વાસ્થ્યને ધિછારનાર તત્ત્વને, આપણા દેશમાં ઘૂસી અંદર અંદર ભાગલા પડાવવાની તેની બાજુમાં આપણે તેને રજૂ પણ મચક આપવી જોઈએ નહીં. અમેરિકાનું બળ તેની પ્રજાના આવા પ્રકારના સંપત્તિ અંદર જ સમાયણું છે-તેનું સ્વાર્થતંત્ર પણ તેને જ લઇને ટકી રહેણું છે.

બીજી બાજુએ, સુધારકનો એક એવો પ્રકાર આપણી સમક્ષ ખડો થાય છે કે જે પોતાને સુધારકના નામથી ઓળખાવતો નથી, છતાં કદર સુધારકના જેવો જ તે હોય છે. તેવા સુધારકને ઝાઝો અનુભવ હોતો નથી, તેમજ અનુભવ મેળવવાને માટે પણ તે ખાસ ઉત્સુક જણાતો નથી, ન્યારે આગળ જણાવેલા સુધારકને અનુભવ પુષ્કળ પ્રમાણમાં થએલો હોય છે, પરંતુ તે અનુભવનું કંઈ સાર્થક થતું નથી. અસત્તની સ્થિતિએ પાછા જવામાં માનનારને હું આ બીજા પ્રકારના કદર સુધારકનું ઉપનામ આપું છું, જે કે તેવાને ઔશ્વેવિઝમ જેવા હિદામ સુધારકના વર્ગનો સાથોસાથ મુકાયેલો જોઈ આશ્ચર્ય તો થશે જ. અસત્તની સ્થિતિ સારામાં સારી છે તેટલા પૂરતું નહીં, પરંતુ તે માને છે કે તે સ્થિતિથી તે

પૂર્ણપણે વાકેફગાર છે તેટલા પૂરતું તે સ્થિતિએ પાછા જવાની તેની તીવ્ર ઈચ્છા હોય છે.

એક પક્ષ સમસ્ત જગતની ભાંગફોડ કરીને તેમાંથી વધારે સારા પ્રકારનું નવું જગત રચવાના મતવાળો છે. બીજો પક્ષ આ જગત તદ્દન સારું છે, અને છે તેવી જ સ્થિતિમાં રહેવા દેવાના, તથા કાળે કરીને તેનો નાશ થતો જોવાના મતવાળો છે. એ બન્ને મતો વસ્તુ સ્થિતિનો ખરેખરો ખ્યાલ લેવાની અશક્તિના પરિણામ રૂપે છે. સારાથે જગતને અસ્તિત્વમાંથી ઉરાડી મૂકવાનું શક્ય છે, પરંતુ નવા જગતને ઉત્પન્ન કરવાનું કામ અશક્ય જેવું છે. સારાથે જગતને પ્રગતિના માર્ગમાં જતું અટકાવી શકાય તેમ છે, પરંતુ પછીથી એક વખત અવગતિના માર્ગમાં ગયેલા જગતને પાછું પ્રગતિના માર્ગમાં ચઢાવવું અશક્ય જેવું બને છે. સર્વત્ર ઉચ્ચકક્ષાએ થતાં મનુષ્યમાત્રને દિવસમાં ત્રણ ત્રણ વખત ખાવાનું મળશે, અગર તો બધું થંભી જતાં બાજ છ દંડા લેખે મળશે એ પ્રમાણેની આશાઓ બાંધી બેસવું એ નરી મૂર્ખતા છે. સુધારકો અને રહિ-ચુરતો બન્ને નક્કર સત્યોને બાળુએ મૂકવા માગે છે, મૂળગત કાર્યોને ભૂલી જવા માગે છે, એ જ 'મોટામાં મોટું' દુઃખ છે.

આ બધામાંથી સાચવેલીનો એક જ સૂર આપણે ગ્રહણ કરવાનો છે અને તે એ કે અસહની સ્થિતિએ જવાની વૃત્તિ એટલે સાધારણ સાદી સમજની પુનઃસંસ્થાપના કરવાનો મનસ્સો, એમ સમજવાનું નથી. અનેક પ્રકારના ધાંધલ અને ધમાકના સંયોગોમાંથી આપણે પસાર થયા છોએ, પ્રગતિના કાંપનિક નકશાઓ ઘણા ઘણા આપણે ચીતરી કાઢ્યા છે, છતાં હજી કોઈ પણ સ્થળે આપણે સ્થાયી થઈને બેઠા હોઈએ એમ બનવા પામ્યું નથી. એવું કાગળુ એ હતું કે એ બધામાં રહિસંયોજક તત્ત્વ સમાયતું હતું, એ કંઈ આગે કુચ કરવાનું પગલું ન હતું. તે કાંપનિક સ્થળના સંબંધમાં

ધણી સુંદર સુંદર વાતો કહેવામાં આવતી, પરંતુ તે સ્થળે ખુદ પહોંચતાં કુદત ખાલી ખાખ જ જોવામાં આવી. રુદ્ધિચુસ્તોએ આવા પ્રકારના સંયોગોમાંથી પસાર થનારાઓની મનોવૃત્તિને પારખી “ભલા અસહના વારા”ની સ્થિતિ લાવી મૂકવાનાં વચનો આપી, તેમને તેનાં સ્વપ્નાં સેવતા કરી મૂક્યા છે. પરંતુ ખરી રીતે તે “ભલા અસહના વારા”ની પુનઃસ્થાપના એટલે એ જૂની કુરુદિ-ઓનું સામ્રાજ્ય એ જ સમજવાનું છે. જાડી અને પૂરેપૂરી તાત્ત્વિક દૃષ્ટિનું અવલંબન નહીં લીધેલું હોવાથી તેઓ કેટલીક વખત વ્યાવહારિક માથુસો તરીકે ખપેલા છે; તેમજ તેઓને સત્તાનું સ્થાન મળવામાં માધારણ સાદી સમજનો જ વિજય છે એમ માની ધણી વખત તેઓ આવકારને પાત્ર પણ મનાયા છે.

હવે, મૂળગત કાર્યો કયાં છે, તે પ્રશ્ન તરફ આપણે વળાએ-એતી, ઉત્પાદન કાર્ય, અને માલ લાવ લઈ જા કરવાનો વ્યવહાર આ ત્રણ મુખ્ય અને મૂળગત કાર્યો છે. સામાજિક જીવન તેના સિવાય અશક્ય બને છે. સમગ્ર જગતના તે આધાર-સ્થંભો છે. વસ્તુઓ પેદા કરવી, બનાવવી અને જીવનના વ્યવહારમાં તેને ખપતી કરવી એ મનુષ્યની સૌથી પ્રાથમિકમાં પ્રાથમિક જરૂરિયાતના જેવી છે, છતાં તે જાણે સૌથી વધારેમાં વધારે આધુનિક જમાનાની વાત હોય તેવી થઈ બેઠી છે. આપણા ભૌતિક જીવનનાં તે સારરૂપ છે. તેઓ જો બંધ પડે તો આપણું સામાજિક જીવન પણ અટકી પડે. અર્વાચીન જગતની અંદર આધુનિક વ્યવસ્થાની ઘટનાને લીધે કેટલીક વખત વસ્તુઓ વિકૃત થઈ જતી જોવામાં આવે છે ખરી, પરંતુ એ વ્યવસ્થાની ઘટનાના પાયા જો સુદૃઢ હશે તો સુધાગના અવકાશની આપણે આશા રાખી શકીશું. જે ભ્રમમૂલક માન્યતા આપણને અટવાવે છે તે એ છે કે આપણે એમ માનીએ છીએ કે એ પ્રાચી બદલીનાં બંધવાને માટે આપણે શક્તિમાન છીએ, આપણાં સામાજિક વ્યવહારની

ઘંટનાની અંદર નસીજ જેવા તત્ત્વને બંજવવાનો ભાગ તેની પાસેથી મૂંટવી લઈ આપણે જાતે તે બંજવી શકીએ તેમ છે. વસ્તુઓ ઉગાડવા, બનાવવા, લાવલઈ જ કરવાનાં સાધનો, અને તે પ્રમાણે કરનાર મનુષ્યો-એ સર્વે સામાન્ય વ્યવસ્થાનાં આધારભૂત સ્તંભો છે. જ્યાં સુધી ખેતી, ઉત્પાદન કાર્ય, અને લાવલઈ જ કરવાનો વ્યવહાર જીવંત છે ત્યાં સુધી જગત્ કોઈપણ પ્રકારના આર્થિક અગર સામાજિક ઉત્પાતનાં આંદોલનો સામે ટક્કર જીતવાને માટે શક્તિમાન રહી શકશે. એ મૂળગત કાર્યોની જેટલાં પ્રમાણમાં આપણે સેવા કરીશું તેટલા પ્રમાણમાં જગતની પણ આપણે સેવા જ કરીશું.

આપણે કરવાનાં કામનો કંઈ સુમાર નથી. ધંધો-વ્યાપાર પણ એક પ્રકારનું એવું કામ જ છે. ઉત્પન્ન થઈ ચૂકેલી વસ્તુઓના સંબંધમાં કલ્પનાના ઘોડે ચઢવું, અને સદાખાજ ખેંચવી, એ કંઈ ધંધો કહેવાય નહીં. એ તો માત્ર ધનોપાર્જનનો એક વત્તાઓછા પ્રમાણનો પ્રામાણિક કિમિયો જ છે. કાયદો તેનું અસ્તિત્વ નાબૂદ કરી શકે તેમ નથી. કાયદાઓનું ક્ષેત્ર ધણું સંકુચિત જ રહે છે. કોઈપણ પ્રકારનું રચનાત્મક કાર્ય કરવાને માટે કાયદો કંઈ જ કરી શકતો નથી. બહુમાં બહુ તો પોલીસની ફરજ તે સંબંધમાં તે બજાવે છે. એટલે જે કરવાને માટે કાયદો સ્વભાવતઃ યોગ્યપણે નથી તે તે કરી શકશે એમ ધારી આપણાં મુખ્ય શહેરોની ધારાસભાઓ અગર પૉસિંગ્ટન સામું દષ્ટિ રાખી રાહ જોઈ બેસી રહેવું એ નાલક વખત શુભાવવા જેવું જ છે, ગરીબી ફિટાડવાને માટે અગર તો કોઈ ખાસ લક્ષ્ય નષ્ટ કરવાને માટે જ્યાં સુધી આપણે કાયદા તરફ માંડી માંડી બેસી રહેવાની ટેવ પાડીશું ત્યાં સુધી ગરીબી બિલકી આપણે વધારે ને વધારે ફેલાતી જતી જોઈશું. અને ખાસ લક્ષ્ય પાળી વધારે ને વધારે વધતા-જતા જોઈશું. પૉસિંગ્ટન તરફ નજર રાખી ધણીવાર આપણે અનુભવ-કરી જોઈએ, “બીજા દેશો કઈતી ખાસ”

કરીને આપણા દેશની અંદર ધારાશાસ્ત્રીઓનાં કાયદો જે કરી શકવાને માટે સ્વતઃ જ સર્જાયેલો નથી તે કરી શકશે એવી મતઙ્ગનાં ખ્યાલી વચનોની ઘોષણા ઘણો વખત સાંભળી. જ્યારે આપણા દેશની માફક કોઈ સમગ્ર દેશ તેના એકાદ ધોરિંગટનને સ્વર્ગતુલ્ય ગણતો જોવામાં આવે, અને ત્યાં જ સવગતા અને સર્વ-સત્તાધીશતા સ્થાપિત થએલી છે એવી માન્યતા એવતો જોવામાં આવે, ત્યારે તમે ખચીત માનજો કે તે દેશ સાત પરાવક્ત્રી અને ગુલામી દશામાં સળદી રહેલો છે અને એવા પ્રકારની પરિસ્થિતિ તે દેશને માટે ગિલ્લકુલ નિરાશાજનક જ બાવી સૂચવે છે. આપણે જે મદદ જોઈએ છીએ તે ધોરિંગટન કંઈ આપી શકનાર નથી. એ તો આપણે આપણી પોતાની પાસેથી જ મેળવવાની છે, એ આપણી પોતાની સત્તાની વાત છે. જિલ્લું ખરી વાત તો એમ છે કે આપણે ધોરિંગટનને કંઈ મદદ કરી શકીએ, 'આપણે આપણા બધા પ્રયાસો તેના સર્વસામાન્ય સારાને માટે કેન્દ્રિત કરી અજમાવી શકીએ. મતઙ્ગ કે, આપણે સરકારને મદદ કરીએ એ વાત તો ખરી, જાણી સરકાર આપણને કંઈ જ મદદ કરી શકે તેમ નથી.

“ ધંધામાં સરકારી તત્ત્વ ઓછું. અને સરકારમાં ધંધાદારીનું તત્ત્વ વધારે ” એ વિરોધાભાસી સૂત્ર, માત્ર ધંધા અગર સરકારને માટે જ ખાસ કરીને નહીં, પરંતુ પ્રજાના હિતને માટે પણ વિશેષ આવકારને પાત્ર છે. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની સ્થાપના ધંધાને અર્થે થઈ ન હતી; એના સ્વાતંત્ર્યનો રણસંગ્રામ ધંધાને માટેના એકાદ દરતાવેજને માટે ખેલાયો ન હતો. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સનું રાજ્યધારણુ કંઈ ધંધાદારીઓને અનુસરવાની કલમોનું પત્રક માત્ર નથી. યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સ-તેની જમીન, તેની પ્રજા, તેની સરકાર અને તેના ધંધો, એ બધું જ-તેની પ્રજાના જીવનને જીવવા યોગ્ય બનાવવા માટેનાં સાધનો માત્ર છે. સરકાર તો માત્ર નોકર છે; અને નોકર

સિવાય બીજું કંઈ પણ હોવાનો તેનો દાવો પણ હોવો જોઈએ નહીં. પરંતુ જે ક્ષણે પ્રજા સરકારની અનુચર હોવાની ભાવના જાગ્રત થાય છે તે ક્ષણે પ્રત્યાધાતનો નિયમ પૂર જોસથી તેનું કામ કરવા મંડી પડે છે, કારણ એવી જાતનો પ્રજા-સરકારનો સંબંધ અકુદરતી, અનીતિમાન અને અમાનુષી છે. કંઈપણ ઉદ્યોગ-ધંધા વગર આપણું જીવન નભી શકે તેમ નથી, તેમજ સરકાર વગર પણ આપણને ચાલી શકે તેમ નથી. બંને આપણને આવશ્યક છે. પરંતુ બંને, અન્ન અને જળની માફક, આપણી તહેનાત ઉઠાવનારાઓ તરીકે જ આવશ્યક છે. જો તેઓને આપણા ઉપરનું આધિપત્ય સોંપીશું, જો તેઓનું સ્વામિત્વ આપણે સ્વીકારીશું, તો તે કુદરતી વ્યવસ્થાને છીનબીન્ન કરી નાંખ્યા વગર ગહેશે નહીં.

દેશની આમાદી એ જ તેની અંદર વસતી વ્યક્તિઓની પણ આખાદી છે એ જ ખરી અને સદ્દર આખાદી છે. સરકાર કંઈ પણ ન હોય ત્યાં કંઈક આપીશું એવાં વચનો જ માત્ર ઉચ્ચારવાને સમર્થ હોય છે, પરંતુ ચોક્કસ પ્રમાણમાં કંઈ પણ આપવાની શક્તિ તેનામાં હોતો નથી. યુરોપમાં જે પ્રમાણે ચત્રણના પ્રત્નની અંદર ક્યું તે પ્રમાણે કોઈ અર્થ-વિહોણા ગંભીર ફફડાટના ઓથાનીએ તેઓ તેમના જાદુ ચલાવી શકે તેમ છે, પરંતુ ચોક્કસ પ્રમાણમાં કંઈ ને કંઈ આપવાની જો કોઈનામાં પણ શક્તિ હોય તો તે માત્ર કામ, ઉદ્યોગમાં જ છે, અને આ વાતની પ્રતીતિ દરેકના હૃદયમાં સારી પેઢે જગી ગએલી લાગે છે.

આપણી પ્રજા જેવી જુદિશાળા પ્રજાએ આર્થિક જીવનને ટકાવી ગમનાર પ્રક્રિયાઓને ગમે તેમ વેડી નાંખવી એ નિયંત્રણ પાત્રવે તેમ નથી. ધણા જણ જાણે છે કે કંઈ પણ ન હોય તેના બદલામાં કંઈકની આશા ગમ્મવી ફોગટ છે. ધણા મનુષ્યો કદાચ

૨૫૭૨૫૭૭ જાણુતા નહીં હોય પરંતુ અનુભવે તો જાણે છે જ કે
 યેસો એ ખરું ધન નથી. દરેકને બધું જ મળ્યું નોંધાયે. કોઈની
 પાસેથી કશું પણ લેવું નોંધાયે નહીં. એવા એવા પ્રચલિત સામાન્ય
 સિદ્ધાંતો. જે કે તેની વિરુદ્ધમાં બીજાં કંઈ કારણો આપી શકાય
 એમ નથી હોતાં છતાં પણ, મનુષ્યની સાહજિક, સ્વાભાવિક શુદ્ધિને
 જ તદ્દન અસ્વીકાર્ય લાગે છે. તે શુદ્ધિને ચોક્કસ સમજાય છે કે તે
 સિદ્ધાંતો ખોટા છે, એટલું જ બસ છે. ચાલુ વ્યવસ્થા, જે ધણી
 રીતે અપૂર્ણ, કેટલેક દરજ્જે મૂર્ખતા ભરેલી, અને ધણી શુભવાડા
 ભરેલી છે તે બીજી કોઈ પણ વ્યવસ્થા કરતાં ચઢીયાતિ છે તેનું એક
 ખાસ કારણ એ છે કે તે આ બધાની વચમાં એમને એમ ટકી રહી
 છે. આ આપણી વ્યવસ્થા ધીમે ધીમે બીજી કોઈ વ્યવસ્થાના રૂપમાં
 ફેરવાઈ જશે એ નહીં, અને તે બીજી વ્યવસ્થા પણ ટકી રહેશે; પરંતુ
 તે ટકી રહેશે તેનું કારણ તેના પોતાના અંતર્ગત સ્વભાવના બળનું
 નહીં હોય, પરંતુ તેને બહારની મદદ જેટલા પ્રમાણમાં મળતી રહેશે
 તેટલા પ્રમાણમાં તે ટકી રહેશે. ઔદ્યોગિકીકરણની વડવાળું નહીં.
 નીવડી શકે તેમ નથી તેનું કારણ કંઈ માત્ર આર્થિક નથી. કોઈ પણ
 ઉદ્યોગનો કારભાર કોઈ એકાદ વ્યક્તિ ચલાવે છે અગર સમાજ ચલાવે
 છે એ વાત બહુ મહત્ત્વની નથી; તેની અંદર કામ કરનારાઓના ભાગે
 જે આવે તેને “ મજૂરી ” કહેા અગર “ ડિવિડન્ડ ” કહેા એ પણ
 બહુ મહત્ત્વની વાત નથી; લોકોને ખોરાક, વસ્ત્ર અને ઘર મેળવી
 આપવામાં તમે લસકરી શિસ્તપાત્રન પ્રમાણે કામ કરો અગર ખાવા,
 પીવા, ગહેવાની બાબતમાં લોકોને ફાવે તે પ્રમાણે વર્તવાની છૂટ
 આપો, તે પણ કંઈ બહુ અગત્યની વાત નથી. એ બધી તો
 વિગતોની વ્યવસ્થાની વાતો થઈ. અને ઔદ્યોગિકીકરણ આગેવાનોએ
 આવી વિગતોની વ્યવસ્થાના પ્રશ્ન ઉપર ભારે ઉદ્ધાપોહ કરી મૂકી
 પોતાની અનાવડતનું જ માત્ર દિગ્દર્શન દેવાનું છે. ઔદ્યોગિકીકરણ

નિષ્ફળ ગયું કારણ તે કુદરત અને નીતિનાં તત્ત્વોને અવગણતું હવું. આપણી વ્યવસ્થા કાયમ છે, તે શું ખોટી છે ? હા. અનેક વારે તે ખોટી છે. તે શું ગુચવણ બરેલી છે ? હા, ગુચવણબરેલી પણ છે. દરેક રીતે એ વ્યવસ્થાનો અંત આવવો જોઈએ એવું લાગ્યા પણ કરે છે. છતાં તેનો અંત હજી આગ્યો નથી-અને તેનું કારણ એટલું જ છે કે આર્થિક અને નૈતિક તત્ત્વો વડે ધડાયના પાયા ઉપર તેનું ચણતર ચણાયલું રહે છે.

એનો આર્થિક પાસો તે મજૂરી. પૃથ્વીને ઉપયોગી ઋતુઓને મનુષ્ય ઉપયોગી બનાવવામાં જગરામાં જગરા જે એક માનુષી તત્ત્વની જરૂર રહે છે તેનું નામ જ મજૂરી. મનુષ્યોની મજૂરીથી જ કુદરતે ઉત્પન્ન કરેલો પાક લણી શકાય છે, ઉપયોગમાં લઈ શકાય છે. એ જ આર્થિક પાયાનો બીજકાંસ આપણામાંનો દરેક જણ જે સાધનોથી કામ કરે છે તે તેણે પોતે બનાવેલાં હોતાં નથી તેમજ તે બનાવી લેવાની તેનામાં શક્તિ પણ હોતી નથી. પરંતુ કુદરત જે સાધનો આપણી આગળ ખુદ્દમાં મૂકી દે છે તે જ વડે આપણે આપણું કામ ચલાવી શકીએ છીએ.

એનો નૈતિક પાસો તે ઉપર જણાવેલી મજૂરના પ્રશ્નની અંદર ઓતપ્રોત થઈ ગએલો મજૂરી કરનારનો મજૂરી ઉપરનો એક પ્રકારનો પવિત્ર દક્ષ-સંબંધ છે તે છે. આ દક્ષનું પણ જુદા જુદા શબ્દોમાં વર્ણન કરવામાં આવે છે. કેટલીક વખત તેને “ મિસ્ત્ર ઉપરનો દક્ષ ” કહેવામાં આવે છે. કેટલીક વખત “ તું કદી ચોગી કરીશ નહીં ” એવી દૈવી આજ્ઞાના શબ્દોની અંદર એ દક્ષ છુપાયેલો છે એમ પણ કહેવામાં આવે છે. ચોગી એ ગુન્હો છે, કારણ ચોરાયલી મિસ્ત્ર ઉપર અધિકાર બીજનો છે, ચોરનારનો નહીં. જે મનુષ્યે રોટલો પોતાની સ્વકમાણીથી મેળવ્યો

હોય તે રોટલા ઉપર હક્ક તેનો છે. બીજો કોઈ જો તેને ચોરી જાય તો તે માત્ર રોટલો ચોરી જાય છે એટલું જ નહીં, પરંતુ વધારામાં મનુષ્યના એક મહાન પવિત્ર વૈયાકિતક હક્ક ઉપર તે આક્રમણ કરે છે એમ મનાય છે.

જે આપણે ઉત્પન્ન કરી શકીએ નહીં તે આપણે પોતાને માટે રાખી શકીએ પણ નહીં—પણ કેટલાકનું કહેવું એમ છે કે જે આપણે ઉત્પન્ન કરીએ છીએ તે માત્ર મૂડીવાદીઓને માટે જ છે. જે મનુષ્યો આપણને ઉત્પાદનના કાર્યને માટે સારાં સાગં સાધનો પૂરાં પાડી મૂડીવાદીઓ બને છે તેઓ સમાજના આધારસ્થંભો જેવા છે. તેમનું પોતાનું ગણીએ એવું ખરી રીતે તેમની પામે કશું નથી હોતું. તેઓ તો ફક્ત બીજાના હાથદા માટે પોતાની મિશ્કતની વ્યસ્થા કરનારા જેવા હોય છે. જે મનુષ્યો પૈસાની ધીરધારનો વેપાર કરી મૂડીવાદીઓ બને છે તેઓ થોડા વખત માટેના, પરંતુ એક દિવસે ઉપયોગી, કંટક સમાન હોય છે. જો તેઓના પૈસાનો ઉપયોગ ઉત્પાદનના કાર્યને અર્થે જ થતો રહેતો હોય તો તો તેઓ ખાસ કંટક સમાન ન લેખાય. પરંતુ જો તેઓના પૈસાનો ઉપયોગ વહેંચણીના પ્રશ્નને વિષમ બનાવવામાં મદદરૂપ થઈ પડતો હોય—ઉત્પાદક અને ગ્રાહક બન્નેની વચ્ચે દુર્ગંધ દિવાલો જોબી કરવામાં મદદરૂપ થઈ પડતો હોય—તો તેઓ ખરેખરા કંટક સમાન જ નીવડે છે. વળી, દામ અને કામનું પ્રમાણ યોગ્ય રીતે બંધ બેસાડવાનું ત્યારે બની શકશે ત્યારે આવા મૂડીવાદીઓનું તો નામ નિશાને નહીં હોય. પરંતુ એ પ્રમાણ જરોજર યોગ્ય રીતે બંધ બેસાડવાનું ત્યારે જ બની શકે કે ત્યારે મહેનતથી જ, ઉદ્યોગ જ, તંદુરસ્તી, ધન, અને આત્માદી મેળવી શકાય છે એ સિદ્ધાંત પૂરેપૂરો આપણે પચાવ્યો હોય, અને આપણા જીવનની અંદર પૂરેપૂરો તે વણાઈ ગયેલો હોય.

જે કોઈ વ્યક્તિ કામ કરવાને માટે રાજી હોય તેને કામ કરવા

દેવામાં આવતું ન હોય અગર તેના કામના બદલામાં પૂરેપૂરી કિંમત તેને મળતી ન હોય એવી પરિસ્થિતિ શા સારુ બિચી થતી હશે તે સમજી શકાતું નથી. તેમજ જે કોઈ વ્યક્તિ કામ કરવાને માટે શક્તિ-માન હોય, પરંતુ અમુક જ પ્રકારનું કામ કરવાની તેની ખુશી ન હોય, તો તેને પણ સમાજ તરફની તેની બીજા પ્રકારની સેવાઓનું મૂલ્ય પૂરેપૂરું ન મળે એવું પણ શા સારુ થવું જોઈએ તે પણ ન સમજાય તેવી જ વાત છે. સમાજને જેટલા પ્રમાણમાં પોતે સમૃદ્ધિશાળી બનાવે તેટલા પ્રમાણમાં સમાજ પાસેથી તેના લાભ તેને અવસ્ય મળવા દેવો જોઈએ. જે સમાજને તે કંઈ જ અર્પિતો નથી તો સમાજ પાસેથી તે કંઈ પણ લઈ શકતો યે નથી. તેણે ખાધેલ પીધેલ રહેવું, કે બૂખે મરવું, તેની સંપૂર્ણ સ્વતંત્રતા તે દરેક વ્યક્તિ ઉપર જ છોડી દેવી જોઈએ. જે આપણે એવી હંક પકડી બેસીએ કે દરેક વ્યક્તિને તેની પોતાની લાયકાત કરતાં વધારે મળવું જોઈએ, કારણ કેટલીક વ્યક્તિઓના સંબંધમાં એવું બનતું આપણે જોઈએ છીએ, તો તે હંક આપણી કેવળ અવધાર્થ ગણાય અને તેવી હંકથી આપણે કોઈ પણ દિવસ પ્રગતિનો માર્ગ આગળ કાપી શકીશું નહીં.

મનુષ્યો બધાએ સરખા જ છે એ સિદ્ધાંતનું આજ ન્યાં ને ત્યાં બાર દહને સમર્થન કરવામાં આવે છે પરંતુ એ સિદ્ધાંત કેવળ પોકળ છે. એવા સિદ્ધાંતના ઓઠા નીચે રહી આપણે જો એમ માનતા હોઈએ કે તેથી આપણે માનવજાતની મોટામાં મોટી મેવા કરી રહ્યા છીએ તો તે કેવળ જામ છે; તદ્દન ઉધાડી વાત છે કે બધા માણસો સરખા નથી જ; અને જે કોઈ એવો વ્યાપક વિચાર સેવી બધા મનુષ્યોને એક સરખા કરવા અગર ગણાવવા પ્રયત્ન કરે છે તે માત્ર પ્રગતિના માર્ગનું અવરોધન જ કરે છે. માણસો એક-સરખા ઉપયોગીતાના હોઈ શકતા જ નથી. વધારે શક્તિશાળી માણસો ઓછા પ્રમાણમાં જડી આવે છે, બધારે ઓછા શક્તિશાળી

માણસોનું પ્રમાણ વધારે જ હોય છે. હવે, ઓછા શક્તિશાળી માણસોનો એક સમૂહ બે ધારે તો વધારે શક્તિશાળી માણસોને પાછા પાડી શકે છે, એ વાત ખરી, પરંતુ તેમ કરવામાં તેઓ પોતે પણ પાછા જ પડે છે એ વાત તેઓ વીસરી જાય છે. ખરું જોવા જાય તો વધારે શક્તિસંપન્ન મનુષ્યો જ સમાજને દોરનારા હોય છે, અને પોતાની દોરવણીથી ઓછી શક્તિસંપન્ન મનુષ્યોને થોડી મહેનતે પોતાનો કારભાર નભાવવામાં મદદ કરી થઈ પડે છે.

જે પ્રજાસત્તાવાદમાં શક્તિઓની એકસરખા દરજ્જાની ગણના કરવામાં આવે છે તે કેવળ અર્થવિહીન છે. કુદરતની અંદરની કોઈ પણ એ વસ્તુઓ એક સરખી હોતી જ નથી. અમે જે મોટરગાડીઓ બનાવીએ છીએ તે અરસ-પરસ અદ્દશ-બદ્દશ થઈ શકે એવી જ હોય છે, રસાયણી પૃથક્કરણ, સારામાં સારી યંત્ર રચના, અને સારામાં સારી કારીગરી બનાવી શકે તેટલા પ્રમાણમાં એક ગાડીનો દરેકે દરેક ભાગ બીજી ગાડીના તે તે ભાગના જેવો જ સરખો બનાવવામાં આવે છે. કોઈ પણ પ્રકારનું બીજું જોડાણ જરૂર હોવું નથી. અને જો એ ફોર્ડ ગાડીઓ સાથે સાથે જિબી રાખવામાં આવે તો તે તદ્દન સરખી દેખાય તેવો જ હોય છે, અને એક ગાડીમાંનો ગમે તે ભાગ કાઢી બીજી ગાડીમાંના તે ભાગની જગ્યાએ ગોઠવી દેવામાં આવે તો પણ જણાય નહીં અને કોઈ પણ પ્રકારનો બીજો કંઈ વાંધો આવે નહીં એવી તદ્દન એક સરખી બન્ને ગાડીઓ જણાય છે. છતાં વપરાશમાં તેઓ એક સરખી કદી બિતરતી નથી; અમુક રસ્તાઓ માટે અમુક સારી નીવડશે. અમુક રસ્તાઓ માટે વળી બીજી જ સારી નીવડશે. અમારી આવી હજારો ગાડીઓ વાપરનારાઓએ અમને પોતાનો અનુભવ જણાવેલો છે કે અમારી કોઈ એ ગાડીઓ કદી સરખી બિતરી નથી. તેમ જ એકાદ નવી ગાડી, એકાદ કલાક

અગર ઝોછી દોડવી, ખીજી નવી ગાડીઓના જથ્થામાં જે બેળી મૂકવામાં આવે, અને પછી એ બધી ગાડીઓ વારાફરતી એક કલાક સુધી એક સરખા સંબેગોની અંદર દોડાવવામાં આવે, તો ગાડીના બાહ્ય દેખાવ તરફ નજર કરતાં, પહેલાં કંઈ ગાડી વાપરેલી અને પછી કંઈ ગાડી વાપરી તે બન્નેની પારખ તેઓ કરી શકતા નથી, પરંતુ તેઓને દોડાવવામાં ગાડીઓની પારખ તેઓને સહેજા-મથી થઈ જાય છે.

આ તો તદ્દન સરળ રાખ્દોમાં મેં વાત કરી. હવે આપણે આપણા પ્રશ્નને લગતી વધારે નિર્દિષ્ટપણે વાત કરીએ. એક વ્યક્તિ જેટલા પ્રમાણમાં જે પ્રકારની સેવા જમાવે તે સમયે છે તે પ્રમાણમાં તેને થોડા અને પૂરતો પુરસ્કાર મેળવી પોતાનું જીવન-નાવ હંકારવાનો સંપૂર્ણ અને સ્વતંત્ર હક્ક છે. આ મુદ્દા ઉપર વાત કરવાનો આ સમય ધણો અનુકૂળ છે, કારણ હમણાં જ આપણે એવા સમયના વખતમાંથી પસાર થયા છીએ કે જેમાં સેવાના પ્રકારનો વિચાર હંમેશાં છેક છેવટ જ કરવામાં આવતો હતો. આપણે એવી જગ્યાએ જઈ પહોંચવાની તૈયારીમાં હતા કે જ્યાં ખર્ચ અગર સેવાને માટે કોઈને કંઈ ચિંતા જ ન રહે. કોઈ પણ પ્રકારની મહેનત સિવાય માણની માગણીઓ આપ્યા કરતી હતી. એક સમય એવો હતો કે જ્યારે ધરાક વેપારીની પાસેથી માણ ખરીદ કરી તેના ઉપર જાણે ઉપકાર કરતો હોય તેમ ગણાતું; હવે સંબેગો બદલાતાં વેપારી ધરાકને માણ વેચાણ કરી જાણે તેના ઉપર ઉપકાર કરતો હોય તેમ ગણાવા લાગ્યું છે, પરંતુ ધંધાને માટે આ વસ્તુસ્થિતિ કોઈ પણ રીતે સારી કહી શકાય એમ નથી. ધંધામાં ઈર્ગરાવાદ ખરાબ છે. ધંધાને માટે નફો કરવા તરફ જ જે દષ્ટિ દોડ્યા કરતી હોય તો તે પણ નુકશાનકર્તા છે. ધંધો જ્યાં સુધી પોતે જે મેળવે છે તે વિના પ્રયાસે મેળવી શકતો હોય છે ત્યાં સુધી તંદુરસ્ત રહી શકતો

નથી. જોઈએ તે કરતાં વધુ આશાએશ અને સહેલાઈથી માત્ર ઉત્પન્ન થયે જતો હતો. માત્રની ઉપયોગિતા-તેનું અંતિમ મૂલ્ય, અને તેની બાંજરી કિંમત-એ બે વચ્ચે પૂરેપૂરો પ્રામાણિક સંબંધ સમવાવો જોઈએ એ સિદ્ધાંતને ઢીલો કરી નાંખવામાં આવ્યો હતો. જનતાની વૃત્તિને અનુકૂળ થઈ પડવાની જરૂરિયાત રહી ન હતી. ઉત્તરું ઘણું ઠેકાણે તો ધગક પ્રત્યે તદ્દન ઉદાસીન વૃત્તિ જ સેવાતી જોવામાં આવતી હતી. આ વસ્તુસ્થિતિ ધંધાને માટે તદ્દન નુકસાન કરનારી હતી. કેટલાક આ કુદરત વિરુદ્ધની સ્થિતિને “આબાદી” તરીકે વર્ણવતા હતા, પરંતુ તે ખરી આબાદી ન હતી. તે તો માત્ર પૈસા કમાવા પાછળની ઘિનજરૂરી દોડધામ જ હતી. પૈસા કમાવા પાછળ આ પ્રમાણેની દોડધામ કરી મૂકવી. એ કંઈ ધંધો કયો કહેવાય નહીં.

કાર્મિકણ્ય પ્રકારની ચોક્કસ યોજનાનો સંપૂર્ણ ખ્યાલ મગજમાં રાખ્યા સિવાય કામ કરીએ તો પૈસાના બારથી લદાઈ જવાનું સહેલું બને છે, અને પછી વધારે પૈસો ભેગા કરવાના યત્નમાં લોકોને ઉપયોગી હોય એવી ચીજો કેમ વેચવી, કેમ નહીં એ વાત બૂલી જવાય છે. માત્ર પૈસા પેદા કરવાની દૃષ્ટિથી આદરાયક્ષા ધંધામાં સહી-સહામતીની આશા રાખવી બ્યર્થ છે. અદ્વિગ્રજીવી અને અનિયમિત પણ તે ઘણો હોય છે. ધંધાનો મુખ્ય ઉદ્દેશ વપરાશને માટે વસ્તુઓ-મદક-ઉત્પન્ન કરવી એ છે, નહીં કે પૈસા અગર સદાનો સંતોષ મેળવવો. વપરાશને માટે ઉત્પન્ન કરવું એનો અર્થ એ થાય છે કે ઉત્પન્ન કરવામાં આવેલી વસ્તુની અંદર જિયામાં જિયા પ્રકારનો માત્ર વાપરવો તથા તેની કિંમત તદ્દન હલકી રાખવી. ઉત્પન્ન કરવામાં આવેલી વસ્તુ માત્ર તેના ઉત્પાદકને ઉપયોગી નીવડે એટલે બસ, એટલું જ જોઈને બેસી રહેવાનું નથી; પરંતુ તેના વાપરનારને માટે પણ તે કેટલી ઉપયોગી નીવડે એમ છે, કેટલી નહીં તે પણ જોવાનું છે. આ રીતે પૈસાના તત્ત્વને જીદી દૃષ્ટિથી નીહાળ-

વાની ટેવ પાડીએ તો પરોક્ષ રીતે તે ઉત્પાદકને પણ ઉપયોગી ન
નીવડે છે એમ જણાયા વગર નહીં રહે.

ઉત્પાદક જેટલા પ્રમાણમાં સોડાની જરૂરિયાતોને સંતોષે છે.
તેટલા પ્રમાણમાં પોતાના ધંધાની આખાદી અનુભવી શકે છે. કેટલીક
વાર માત્ર પોતાનો જ સ્વાર્થ સાધી તે આગળ ધપતો દેખાય છે.
પરંતુ તે માત્ર અચાનક, દેવચોગે કરીને જ હોય છે. અને બોડાને જ્યાં
એક વખત એવી ખાત્રી થઈ જાય છે કે આ તો માત્ર પોતાનો જ સ્વાર્થ
સાધી રહ્યો છે અને તેમની જરૂરિયાત તો કંઈ સંતોષકારક રીતે પૂરી
પાડતો નથી ત્યાં તે ઉત્પાદકના ભાવીનો મૃત્યુધંટ જ વાગી રહેશે.
સમજવો. થોડા વખત પહેલાંના ધંધાની ઉચ્ચપાચલના સમયમાં
ઉત્પાદનની પાછળ જે વધારે પ્રમાણમાં પ્રયત્ન કરવામાં આવતો
હતો તે માત્ર ઉત્પાદકના સ્વાર્થને માટે જ હતો, અને તેથી કરીને
સોડાના અંતરમાં એનું ભાન જાગી ઉઠતાંની સાથે જ ઘણા ઉત્પા-
દકો વિનાશને માર્ગે પરવડ્યાં. તે જ વસ્તુસ્થિતિનું બીજા શબ્દોમાં
જ્ઞાન કરતાં તેઓ કહેવા લાગ્યા કે “ ધંધાની સર્પ મંદીના સમ-
યમાં આપણે આવી પડ્યા છીએ. ” ખરી રીતે તેણે કંઈ જ
હતું નહીં. પૈસો મેળવવાનો બોલ રાખ્યો એટલે સમજવું કે પૈસો
આપણને મળવાનો નથી, આપણાથી તે દૂર બાગનાર છે, પરંતુ
સેવાની ખાતર સેવા કરવાની ઉમેદ રાખીશું તો જરૂર પૈસો પોતાની
દરકાર પોતાની મેળે જ લીધા કરશે.

‘ ‘ સેવાને અંતે કુદરતી રીતે જ પૈસો મળી રહે છે. અને પૈસો
પાસે હોવો એ તો ઘણું જ જરૂરું છે, પરંતુ પૈસાનું ધ્યેય સહેલ
અંગર સંગવડ નથી, પરંતુ સેવાની વધારે તકો જીભી કરવી એ છે,
એ વાત જૂનાવી જોઈએ નહીં. સહેલાણી જિંદગી સમાન તીરસ્કાર્ય
ખીજ કાઢી જિંદગી નથી. આપણામાંના કોઈને સહેલ મેળવવાનો

સહેલ પણ દુકક નથી. આજસુ અને નિરુદ્ધમી વ્યક્તિનું આ સંસ્કૃતિના જમાનામાં ક્યાંયે સ્થાન નથી. પૈસાના તત્ત્વનો સદંતર વિનાશ શોધતી કોષ્ઠપણુ યોજના વસ્તુસ્થિતિને વધારે મુંઝવાડાબરી બનાવવામાં જ મદદકર્તા થઈ પડે એમ છે. કારણુ કંઈપણ માપ અગર ધોરણનો સ્વીકાર તો આપણે કરવો જ જોઈએ અરસ-પરસના ક્ષેત્રડેવડના વ્યવહારને માટે આજની પદ્ધતિ અનુસાર પૈસો મંતોપકારક સાધન છે કે કેમ એ એક ચંકારપદ વાત છે અને તે વિશે બીજા કોઈ પ્રકરણમાં હું વાત કરીશ. હાલની પદ્ધતિ સામે મારો વિરોધ એ જ છે કે પૈસો સાધન ન રહેતાં, ધ્યેય બની જાય છે, અને ઉત્પાદનના કાર્યને મહેલું અને સરળ બનાવવાને બદલે કમડું તેને થંભાવી નાંખે છે.

મારો બધો પ્રયાસ સરળતાની દિશામાં છે. સાધારણ રીતે લોકોની પાસે હોય છે ધણું થોડું, અને જિવનની સાદામાં સાદી જરૂરિયાતોની વસ્તુઓ ખરીદવા માટે પણ ખર્ચ કરવો પડે છે ધણો વધારે, કારણુ જે જે વસ્તુઓ આપણે બનાવીએ છીએ તે જોઈએ તે કરતાં વધારે મુંઝવાડા બરેલી હોય છે. આપણાં કપડાં, આપણો ખોરાક, આપણાં ઘરનું ગાયરચીકું-બધું હાલ છે તેના કરતાં ધણું વધારે સરળ તેમજ આકર્ષક દેખાવવાળું બનાવી શકાય એમ છે. પહેનાંના વખતોમાં વસ્તુઓ અમુક જ રીતે બનાવવામાં આવતી, અને તેનું જ અનુકરણ તે વખતથી થતું આવ્યું છે.

આ ઉપશ્રી હું એમ કહેવા નથી માગતો કે, મને તેવી મનસ્વી પદ્ધતિઓ આપણે અનુસરવી. તેમ કરવાની કંઈ જરૂર નથી. પહેવેશની ગાંધર્ભમાં એક કોણો અને તેની આંદર માત્ર એક કાણું કરી આપણે આપણો પહેરવેશ બનાવી શકીએ છીએ. પરંતુ તે કંઈ ચોખ્ખી શકાય નહીં. બનાવટની દૃષ્ટિએ જો કે આ તદ્દન

સરળ અને સહેલી પદ્ધતિ થઈ પડે, પરંતુ પહેરવેશની દૃષ્ટિએ તો તે તદ્દન અગવડતા ભરી જ ગણાય. ખરી સાદાશ તો ઉત્તમમાં ઉત્તમ સેવા આપે અને એના વપરાશમાં તદ્દન સગવડતાભરી બની રહે તેમાં જ મનાયલી છે. એકદમ સાથેલાગા સુધારાનું દુઃખ જ બધું ત્યાં છે કે તે અમુક યોજનાથી ઘડાએલી વસ્તુઓને વાપરવાને માટે મનુષ્યને તેવા પ્રકારનો બનાવવા મથન કરે છે. સ્ત્રીઓનો પોપાક—જે હાલમાં તો માત્ર બેડોળ કપડાંમાં જ આવીને અટક્યો છે—તેની અંદર જે સુધારો કરવો હોય તો તદ્દન સાદી સ્ત્રીઓ કે જે બીજું બધું પણ સાવ સાદું જ ગખવાનો આગ્રહ રાખે છે તેમનાથી જ શરુ થવો જોઈએ એવું માની આજુબુંદ એ કંઈ બરોબર પદ્ધતિ કહેવાય નહીં. શરુઆત થવી જોઈએ બંધબેસતી આવતી વસ્તુથી, અને પછી જે તદ્દન જરૂર વગરના એની અંદરના કેટલાક ભાગો જણાય તે કેવી રીતે સહેલાઈથી કાઢી નાંખી શકાય અને એ બાબત—નો બરોબર અભ્યાસ કરવો જોઈએ. દરેક વસ્તુને માટે આ પદ્ધતિ યોગ્ય જોઈએ—જોડા, પહેરવેશ, ધર, યંત્રનો એકાદો ભાગ, આગ—ગાડીનો માર્ગ, વહાણનો દરિયાઈ માર્ગ, કે હવાઈ વિમાનનો આકાશ—ગામી માર્ગપટ—એ દરેક માટેની બનાવટને વારતે ઉપર જણાવી તેવી પદ્ધતિ સ્વીકારાવી જોઈએ. જેમ જેમ નકામા ભાગોને આપણે કાઢી નાંખીએ છીએ અને જરૂરના ભાગોને વધારે સરળ બનાવવાનો પ્રયત્ન કરીએ છીએ તેમ તેમ તે વસ્તુની બનાવટનો અર્થ પણ આપણને ઓછો ને ઓછો જ આવતો જાય છે. આ એક માત્ર સાદી બુદ્ધિની જ વાત છે, પરંતુ ઘણી જ અમળબીની વચ્ચે સામાન્ય રીતે આપણે જોઈએ છીએ કે પ્રથમ શરુઆત વસ્તુને વધારે સરળ બનાવવાને બદલે તેની બનાવટને કેમ કરીને વધારે સોંઘી કરી મુકાય તે પ્રયત્નથી કેટલામાં આવે છે. ખરી રીતે શરુઆત વસ્તુથી થવી જોઈએ. પ્રહેલું હોય આપણે એ જોવું જોઈએ—કે વસ્તુ

જેવી જોઈએ તેવી અને સારી બની છે કે નહીં-સારી એટલે સારામાં સારી સેવા આપે તેવી અને પછી તેને બનાવવામાં જે સાધનો વપરાયાં હોય તે સારામાં સારી જાતનાં છે કે માત્ર વધારેમાં વધારે કિંમતી છે એ જોવું જોઈએ. ત્યાર પછી એવું વજન અને બનાવટનો ગુંથવાડો ઓછાં થઈ શકે એમ છે કે નહીં એ જોવાનું જોઈએ. આવી રીતના ક્રમશઃ બધા વિચારો થવા જોઈએ.

કોઈપણ વસ્તુની અંદર વધારે વજન રાખવાનો વિચાર એકાદ ગાડી હાંકનારાની હેંટ પર કોકેડ (પિછાં)નો બાર રાખવાના વિચાર જેવો છે, બટકે, તેટલો પણ સાર્થક વિચાર તે નથી. કારણ કોકેડ (પિછાં)થી ગાડી હાંકનાર પોતાની હેંટ ઓળખી શકે છે એટલું પણ તેનું તો સાર્થક ગણી શકાય, પરંતુ વધારાનું વજન એ તો ફક્ત બળનો દુર્બ્યંધ જ સૂચવે છે. વધારે વજન એટલે વધારે બળ એવો ભ્રમ-મૂલક વિચાર ક્યાંથી ઘૂસી જવા પામ્યો છે તે હું કહી શકતો નથી. પાઈલ ડ્રાઈવર (ખીસા કોકનાર)નું કામ કરનારને માટે એ કદાચ બરોબર હોય, પરંતુ વળંનથી આપણે ઓછું કોઈને કાંઈ મારવું છે. તો પછી નાહક બારે વજનનો શો અર્થ? લાવલઈન કરવાને માટેના યંત્રમાં વધારે વજન શું કરવા ધુસાડી દેવું જોઈએ? બિલકુલ, એ યંત્રથી જે બાર ઉત્થકવાનો હોય તે બારમાં વધારે વજન કાં ન ભેગવી દેવામાં આવે? જાડા માણસો પાતળા માણસો જેટલા જલદી દોડી શકતા નથી, પરંતુ આપણે ઘણાંખરાં વાહનો એવા કોઈ ખ્યાલથી બાંધીએ છીએ કે પુષ્કળ વજન તેમાં હશે તો તેની ઝડપ પણ વધશે ! જોઈએ તે કરતાં વધારે વજન વહન કરવાને લીધે જ ઘણીખરી ગરીબાઈ ઉદ્ભવેલી છે.

એ વધારાના વજનનો ઘટાડો કેવી રીતે કરવો તે આપણને મોઠ દિવસ જડી રહેશે. દાખલા તરીકે, લાકડું લઈએ. કેટલાંક

કામોને માટે આપણે જાણીએ છીએ તે પ્રમાણે લાકડું એ સારામાં સારું સાધન છે. પણ લાકડામાં વ્યવસ્થાનો ગુણ અતિશય પ્રમાણમાં સમાપ્તો છે. ફોર્ડગાડીની અંદર વપરાયતું લાકડું ત્રીસ પાઉંડ પાણી સમાવી શકે છે. તેના કરતાં પણ વધારે સમાસ થાય એનો કોઈ ખીજો મારો રસ્તો હોવો જોઈએ. એટલું ને એટલું બળ અને ચપળતા નિર્ધારક વધારે વજન જોડ્યા વગર આપણે મેળવી શકીએ એવી કોઈ રીત હોવી જોઈએ. આ જ પ્રમાણે ખીજો બધી ક્રિયાઓનું સમજવું.

ખેડૂત પોતાના રોજના કામની અંદર બેનટો વધારે ગૂંચવાડો બોલો કરી મૂકે છે. મને લાગે છે કે ખેડૂત પોતાની જેટલી શક્તિને ખર્ચે છે તેમાંથી મેકડે પાંચ ટકા જેટલી શક્તિનો જ કંઈ ઉપયોગમાં આવે એવા કામમાં વપરાશ થતો હશે. જે પ્રમાણે એક ખેતર સંજન કરવામાં આવે છે તે પ્રમાણે જો કોઈ પોતાનું કારખાનું સંજન કરવા માગે તો માણસોના જૂથજૂથથી જ ઉભગાયલું તે જણાય. શક્તિનો ઉપયોગ ભાગ્યે જ જોઈએ તેટલો ફગવામાં આવે છે. બધું જ લાયકી કરવામાં આવે છે એટલું જ નહીં પરંતુ બુદ્ધિપૂર્વકની ગોઠવણીનો ખ્યાલ સરખો પણ રખાતો હોય તેમ દેખાતું નથી. એક ડઝન વખત પોતાની મૂળની ભાગલી-તૂટલી નિસરણી ઉપર ચઢીતર કરી પોતાનું Chores (ઢોરીસ) નું કામ ખેડૂત ક્યો જ કરે છે. એકાદ લાંબો નળ મૂકવાને 'મદલે તે વર્ષોનાં વર્ષો સુધી પોતે જ પાણી લાવવાનું' કામ કરે છે. જ્યારે કંઈ પણ વધારાનું કામ કરવાનું હશે ત્યારે તેના મગજમાં વધારે માણસો મજૂરીએ રોકવાનો જ ખ્યાલ પહેલો બોલો થશે. સુધારા કરવાને માટે પૈસા કાઢવા પડે તેને પણ વધારાના ખર્ચની અંદર તે ગણી લે છે, અને એ રીતે જોખમાં જોખી કિંમતે ચતું ખેતનું ઉત્પન્ન હોવું જોઈએ. તેના કરતાં આપણને 'વધારે મોંઘું' પડે છે;

જ્યારે ખેતરના ઉત્પન્નમાંથી બેપજતો નફો, તેની વધારેમાં વધારે કિંમત ગણતાં રહેવો જોઈએ તેના કરતાં ઓછો રહે છે. ખેતરોની કિંમત ઊંચી અને નફો ઓછો રહે છે તેનું કારણ તેની પાછળ ખર્ચાતી મહેનતનો ઘણો મોટો ભાગ ખાલી વ્યયમાં ધસડાઈ જાય છે તે જ છે.

ડીઅરજોર્નના મારા ખેતર ઉપર અમે બધું યંત્રથી જ કામ લઈએ છીએ. વ્યયનો ઘણોખરો ભાગ અમે નાબૂદ કર્યો છે, પણ હજી સુધી ખરી કરકસરનો મુદ્દો અમને હાથ લાગ્યો નથી. શું કંચું જોઈએ, શું નહીં, એ બાબતનો પાંચ-દસ વર્ષનો લાગણગટ રાતદિવસનો અભ્યાસ અમે તેની પાછળ જો કે આપી શક્યા નથી, છતાં કોઈ પણ વખતે-અનાજનો ભાવ ગમે તે હોય તોયે-પહેલાં નંબરનો નફો મેળવ્યા મિવાય અમે રહ્યા નથી. અમે ખેડુતો નથી, અમે તો ખેતીના ઉદ્યોગવાદીઓ છીએ. જે ક્ષણથી ખેડુત પોતાને ઉદ્યોગવાદી માનતો થશે, અને સાધન અગર મનુષ્યોના રોકાણમાં થતો દુર્વ્યય તેની આંખો ઉઘાડતો થશે તે ક્ષણથી ખેતરનું ઉત્પન્ન એટલી ઓછી કિંમતનું થઈ જશે કે જેને લઈને આપણને બધાને ખાવાને માટે પૂરતું મળી રહેશે, અને નફો એટલો સંતોષકારક મળી રહેશે કે જેને લઈને ખેતી એ સૌથી ઓછામાં ઓછો સાહસિક અને વધારેમાં વધારે ક્ષાયદાવાળો ધંધો મનાવા લાગશે.

ખેતીમાં કંઈ મળતર નથી એવી માન્યતાનું કારણ શું ચાલી રહ્યું છે, શું કરવાનું છે, અને તે કરવામાં સારામાં સારો રસ્તો કયો છે તે બાબતના ચોક્કસ જ્ઞાનનો અભાવ એ જ છે. જે રીતે ખેતી કરવામાં આવે છે તે રીતે જો બીજું કંઈ પણ કરવામાં આવે તો તેમાં પંજુ મળતર મળે જ નહીં. ખેડુત માત્ર નસીબ અને તેના જીવદાંદની ધરડ ઉપર આધાર રાખીને જ કામ

કર્ચે જાય છે. કરકસરથી કેવી રીતે ઉત્પન્ન કરવું, અને બજારમાં તે ઉત્પન્નને કેવી રીતે ખપાવવું તે તે બરાબર જાણતો હોતો જ નથી. કોઈ પણ કારખાનાવાળો માત્ર કેવી રીતે ઉત્પન્ન કરવો અને બજારમાં તેને કેવી રીતે વગે પાડવો એ જો બરાબર જાણતો ન હોય તો લાંબો વખત તે પોતાના ધંધામાં ટકી શકે નહિ. વસ્તુસ્થિતિ આવી હોવા છતાં ખેડૂત હજી તેની ખેતીમાં ને ખેતીમાં ટકી રહ્યો છે એ જ અતાવી આપે છે કે ખેતીનો ધંધો અત્યંત લાભકારક થઈ શકે.

કારખાનામાં શું અગર તો ખેતીમાં શું-ઝોળી કિંમતે જાયા પ્રકારનો માન ઉત્પન્ન કરવો એ ધણું સહેલું છે. ઝોળી કિંમતે જાયા પ્રકારનો માત્ર ઉત્પન્ન થાય એટલે વસ્તુસ્થિતિ એવી જોભા થાય કે તે માત્ર દરેકની પાસે પુષ્કળ પ્રમાણમાં હોઈ શકે. સામાન્ય રીતે વલણ સરળ બાબતોને ગૂંચવણભરી કરી મૂકવા તરફ હોય છે એ જ એક દુઃખદ વાત છે. એક જ સુધારાની ઉદાહરણ તરીકે આપણે વાત કરીએ.

સાધારણ રીતે જ્યારે જ્યારે આપણે સુધારાની વાત કરીએ છીએ ત્યારે ત્યારે આપણા ખ્યાલમાં તેનો અર્થ ઉત્પન્ન થયેલા માલમાં પહેલાંના કરતાં કંઈક ફેરફાર હોવો જોઈએ એવો હોય છે. સુધારેલો માત્ર એટલે એની મૂળ સ્થિતિમાંથી બીજી જાતનો ફેરફાર કરીને ઉત્પન્ન કરેલો માત્ર. હું સુધારાનો આવો અર્થ નથી કરતો. જ્યાં સુધી ઉત્તમમાં ઉત્તમ વસ્તુ એ શોધી કાઢી નથી ત્યાં સુધી એ દિશામાં શરૂઆત કરવી પણ હું તો યોગ્ય ધારતો નથી. એટલે એનો અર્થ પાછો એમ નથી કરવાનો કે માલમાં કંઈ જ પણ ફેરફાર કરવો જોઈએ નહિ. પરંતુ એટલું તો ચોક્કસ કે જ્યાં-સુધી અમુક માવની અમુક ઉપયોગીતા, ઉદ્દેશ, અને એમાં વપરાયલાં.

સાધનો સારાંમાં સારાં હોવાની તમારી પૂરેપૂરી ખાત્રી થઈ ન હોય ત્યાં સુધી તે વસ્તુ બનાવવાનો પ્રયત્ન પણ ન કરવો જોઈએ એવો સિદ્ધાંત આપણે સ્વીકારવો જોઈએ. અને છેવટે તો એમાંજ આર્થિક ફાયદો જોઈ શકાય તેમ છે તમારી શોધખોળ જ્યાં સુધી તમને તેની પૂરેપૂરી ખાત્રી કરી આપી શકે નહિ ત્યાં સુધી તે ચાલુ જ રાખો. શરૂઆત હંમેશાં વસ્તુથી થવી જોઈએ. કારખાનું, તેની વ્યવસ્થા, વેચાણ, આર્થિક યોજનાઓ-એ બધું તે વસ્તુની આસપાસ આપો-આપ રચાઈ જશે. એ રીતે તમારો ધંધો ધણો તીક્ષ્ણ બનશે અને ધણો સમય તમે તમારે માટે ફાજલ પાડી શકશો. કેવો માત્ર ઉત્પન્ન કરવાનો છે એ બાબતની પૂરી પાકી ખાત્રી કરી લીધા સિવાય એકદમ કારખાનાં કાઢી બેસવાની ઉતાવળ કરવી એ જ ઘણા ધંધાઓઓની નિષ્ફળતાનું એક મુખ્ય કારણ છે, જે કે તે કારણનો હજી કોઈ સ્વીકાર કરતું નથી, મનુષ્યોના મનમાં એવો ખ્યાલ હોય છે કે મુખ્ય વસ્તુ તે કારખાનું, અગર એવો કોઈ વસ્તુબંધાર અગર આર્થિક પીઠબળ, અગર વ્યવસ્થા એ જ છે. ખરેખરી રીતે જોવા છાંછીએ તો મુખ્ય વસ્તુ તે ઉત્પન્ન થએલો માલ છે; અને માલનો ઉદ્દેશ, તેનું સ્વરૂપ નક્કી કર્યા વગર આગવી-પાછલી બિનજરૂરી વસ્તુઓની ધમાકા કરી મૂકવી એ માત્ર વખતનો વ્યય કરવા બરાબર છે. અને પોતાને પસંદ પડે એવો 'દી' મોડેલ બનાવતાં બનાવતાં અને બાર વર્ષ લાગ્યાં. એ મોડેલ જ આજે ફાડ-કારના નામથી જાણખાય છે. જ્યાં સુધી આવો પૂરી ખાત્રીનો ઉત્પન્ન થએલો માલ અમારી પાસે ન હતો, ત્યાં સુધી ઉત્પાદનનું કાર્ય અમે પૂરે જોડેથી કરી રહ્યા ન હતા. તે ઉત્પન્ન થએલા માલમાં મેકેલ્વનો ફેરફાર કંઈ કરવામાં આવ્યો નથી.

અમે હંમેશાં નવા વિચારોની સાથે અખંતરા કરો જોઈએ છીએ. ટીઅરબોર્નની આજુબાજુના રસ્તાઓ ઉપર જે તમે

સુસાધરીએ નીકળે તો ફોર્ડ ગાડીના બધી જાતના નમૂનાઓ તમારા જોવામાં આવે. એ બધી ગાડીઓ અખતરા તરીકે કરવામાં આવેલી હોય છે. નવા નમૂનાઓની ગાડીઓ તે બધી નથી હોતી. કોઈ પણ સારો વિચાર જો મારા મગજની અંદર આવે તો તેને હું અમરતો વ્યર્થ જવા દેવાનું વ્યાજખી માનતો નથી. તેમજ તે વિચાર સારો છે કે નહીં તેનો નિર્ણય પણ એકાએક હું કરી નાંખતો નથી. જો વિચાર સારો છે એમ લાગે, અગર તો એ વિચાર સારી શક્યતાઓ ધરાવતો હોવાનું લાગે તો પ્રથમ ફરેક દૃષ્ટિથી તે વિચારની કસોટી કરી જોવાની જેટલી જેટલી જરૂરિયાત લાગે તે પ્રમાણે કંઈ જોવાની પદ્ધતિમાં હું તો માનનારો છું. પણ આ પ્રમાણે વિચારની કસોટી કરી જોવી એટલે ચાલુ ગાડીના નમૂનામાં કંઈ ને કંઈ ફેરફાર કરીને આગળ ચાલવું એટલું જ માત્ર કંઈ નથી. એ બંનેમાં ધણો તફાવત છે. જ્યાં બીજા બધા કારીગરો કારીગીરીની પદ્ધતિને ઠેકાણે ઉત્પન્ન થએલા માલમાં ફેરફાર કરવાની વાતને ઝટ ઝડપી લે છે ત્યાં અમે તેનાથી તદ્દન ઊંચટો માર્ગ સ્વીકારીએ છીએ.

અમારા તરફથી જે જે મોટા ફેરફારો કરવામાં આવેલા છે. તે બધા કારીગીરીની પદ્ધતિમાં જ કરવામાં આવેલા છે. એ પદ્ધતિઓ હંમેશાં માટે એક જ પ્રકારની અમારે ત્યાં નથી હોતી. હાલના નમૂનાની પહેલ વહેલી ગાડી અમે બનાવી તે વખતે જે પદ્ધતિ અમોએ અખત્યાર કરી હતી તેની તે જ પદ્ધતિ બીજી બધી તેવી ગાડીઓ બનાવતી વખતે અમે અખત્યાર કરી છે એમ ભાગ્યેજ કહી શકાશે. અને અમારી ગાડીઓ સોંઘી બનાવવાનું કારણ પણ આ જ એક છે. જે કંઈ થોડા ધણા ફેરફારો અમારી ગાડીની બનાવટમાં કરવામાં આવેલા છે તે કાંતો તેના વાપરમાં તે વધારે સગવડ વાળા અને તે માટે કરવામાં આવેલા છે, અગર તો તેના સ્વરૂપમાં અમુક ફેરફાર કરવાથી તેને વધારે મજબૂતી મળે એમ છે.

એમ અમને લાગવાથી તેને માટે કન્વામાં આવેલા છે. તેમાં વાપરવાનાં સાધનોનો ફેરફાર અમને સાધનો સંબંધી અનુભવ ઉપરથી જે જ્ઞાન થાય છે તેને આધારે અમે કરીએ છીએ. સાધનોને અભાવે અમારે રોકાઈ રહેવું પડે અગર અમુક પ્રકારના સાધનની અછતને લીધે તેને બનાવવા સારું વધારે ખર્ચના બોજમાં ઊતરવું પડે એવી સ્થિતિ અમે બનવા દેતા નથી; પરંતુ અમને ઉપયોગી એવા ધણાખરા ભાગોને માટે તેના બદલામાં જરોબર આવી બધા એવા ભાગો અમે અમારી મેળે તૈયાર કરી લઈએ છીએ. દાખલા તરીકે, વૈનિડિયમ જાતનું પોલાદ એ અમારું પોતાનું મુખ્ય પોલાદ છે. તેને લઈને ઓછામાં ઓછા વજનથી પણ અમે વધારેમાં વધારે મજબૂતી મેળવી શકીએ છીએ, પરંતુ તે વૈનિડિયમ પોલાદ ઉપર જ અમારા ધંધાના એ વિભાગનું બધું બાવી લટકી રહે એ પ્રમાણે થાય તેવું જોવા અમે નથી માગતા: અને એ પ્રમાણે જોવા માગવું એ કંઈ ધંધાના ઉત્કર્ષને માટે પણ યોગ્ય નથી. અમે તેનું બરોબર કામ સારે એવું બીજી જાતનું પોલાદ બનાવી લીધું છે. અમારાં બધી જાતનાં પોલાદ મુખ્ય જ છે, અને તેમાંના દરેક પ્રકારને માટે અમોએ એક, અને કેટલીક વખત એક કરતાં વધારે, તેના બદલામાં વાપરી શકાય એવાં પોલાદો, તૈયાર કરેલાં જ હોય છે. બીજાં બધાં સાધનો અને બીજા બધા ભાગોનું પણ તે જ પ્રમાણે છે. શરૂઆતમાં ઘણા થોડા ભાગો અમે પોતે બનાવેલા, મોટર એકે બનાવેલી નહીં. હવે અમે મોટરો તેમજ એને લગના લગભગ બધા જ ભાગો અમારી જાતે જ બનાવીએ છીએ, કારણ તેમ કરવાથી અમને સોંધું પણ પડે છે. સાથે સાથે દરેક ભાગના બદલામાં વાપરી શકાય એવા કેટલાક ભાગો અમે કરી જ રાખવાનો અમારો ઉદ્દેશ રાખેલો છે કે જેથી કરીને બજારના કોઈ અસાધારણ પ્રસંગની અંદર અમારે જકડાઈ રહેવા જેવું થાય

નહીં, અગર બહારના કારીગર કે જેઓની સાથે આપણે સોદા કર્યો હોય તે સોદા પૂરા કરવા અશક્તિમાન નીવડવાથી અમારે લાયક જોડી બેસી રહેવા જેવું પણ થાય નહીં. ગર્ભ મદાન લગાધને વખતે કાચની કિંમત બેઠક જિંચી ચઢી ગઈ હતી. અમેરિકામાં અમે વધારેમાં વધારે કાચ વાપરનારાઓ પૈકીના એક છીએ. અત્યારે હવે આને લીધે અમે અમારું પોતાનું કાચનું કારખાનું ઉઠું કરી દીધું છે. ઉત્પન્ન થએલા માત્રમાં ફેરફાર કરવા પાછળ જ ને આ દિશાની અમારી બધી શક્તિ ત્રાપરી દીધી હોત તો અમારું અત્યારે કંઈ જ ઠેકાણું હોત નહીં; પરંતુ માત્રમાં ફેરફાર નહીં કરવાની વૃત્તિને સેવવાથી તે માત્ર બનાવવાની પદ્ધતિમાં સુધારા કરવા પાછળ અમે અમારી શક્તિ વાપરવા બાગ્યશાળી બન્યા છીએ.

વાંસજાનો મહત્વનો ભાગ તેની ધાર છે. આ સિદ્ધાંત ઉપર અમારો ધંધો ઘડાયેલો છે. વાંસજો કેવા સુંદર આકારનો બનેલો છે, અગર કેવી ઉમદા પોલાદ ધાતુ તેમાં વાપરવામાં આવી છે, અગર કેવો ખરોખર ભટ્ટીમાં તપાવી તૈયાર કરેલો છે-એ બધું કંઈ બહુ મહત્વનું નથી; મહત્વની વાત એટલી જ છે કે તેની ધાર ખરોખર તીક્ષ્ણ છે કે નહીં, જે તે ન હોય તો તે વાંસજો કહી શકારો જ નહીં. માત્ર એક ધાતુનો કકડો જ છે એમ ગણી શકારો. આ વિચારને બીજા શબ્દોમાં ગોઠવીશુ તો કહી શકારો કે વસ્તુ શું કામ આપે છે તે જ તેને માટે મહત્વની વાત છે, શું આપી શકે એમ ધારવામાં આવે છે એ નહીં. જ્યાં તીક્ષ્ણ ધારવાળો વાંસજો હલકા જોરની અજમાયશથી બની શકે એમ હોય ત્યાં બુઢી વાંસજો બનાવવા પાછળ મહાન જોર અજમાવવું પડે તેનો શો અર્થ ? વાંસજો કાપવાને માટે છે, હથોડાની જગ્યાએ વાપરવા માટે નથી; એટલે જો આપણે કામ જ કરવું હોય તો તેના ઉપર જ-મહત્વના અંશ ઉપર જ-આપણે આપણું બધું ધ્યાન એકાગ્ર કરવું પડે છે. અને તે કામ જેમ બને-તેમ ઉતાવળે યઈ

શકતું હોય તે પ્રમાણે શા માટે ન કરવું ? માલના વાપરનારને ન્યામુધી લાગે વળગે છે ત્યાંમુધી ઉત્પન્ન થએલા માલની તીક્ષ્ણ-ધાર એ જ તેને મન મહત્વની બાબત છે. જેની ધાર છુટી દશે તે તેને મન તદ્દન અસંતોષકારક થશે. તેવો માલ બનાવવાને માટે પણ ઘણી મહેનત તેની પાછળ વૃથા ગુમાવવી પડે છે. કારખાનાની તીક્ષ્ણધાર તેની અંદર કામ કરતો માણસ અને ગોઠવવામાં આવેલું યંત્ર છે. જો માણસ બરોબર કામ કરનાર નહીં હોય તો યંત્ર પણ બરોબર કામ નહીં આપે. તેમ જ જો યંત્ર બરોબર નહીં હોય તો માણસ પણ બરોબર નહીં જ હોવાનો. જે કામને માટે જોઈએ તેટલું જ જોર ન વાપરતાં વધારે જોર વાપરવાની જરૂર પડે તે કામને માટે તેટલું વધારાનું વપરાયલું જોર બધું વ્યર્થ જ જવાતું.

મારી આ આખીયે ચર્ચાનું તાર્તમ્ય એટલું જ છે કે ખરી સેવાના માર્ગોને અવરોધનારાં જે જ તત્ત્વો-શક્તિનો વ્યર્થ વ્યય અને લોભ એ જે જ વાનાં-બહુ જગ્યાં છે: અને એ બંને બિન-જરૂરી છે. જે બધો વ્યય થાય છે તે પોતે શું કરે છે તેની બરોબર સમજણ નહીં હોવાને લીધે અગર તે કરવામાં બેદરકાર રહેવાને લીધે થાય છે. લોભ સંકુચિત દષ્ટિ સેવવાને લીધે થાય છે. મનુષ્ય-યત્ન તથા સાધનોનો ઓછામાં ઓછો વ્યય થાય તેવી રીતે માલ બનાવવા, અને તે માલને ઓછામાં ઓછે વહેંચી નાંખવા તરફ મેં મારા પ્રયાસો કરેલા છે, અને એકંદર નફાનો આધાર જોડેલા બહોળા પ્રમાણમાં માલની વહેંચણી થાય તેના ઉપર રાખેલો છે. માલની બનાવટની ક્રિયામાં મજૂરીના દરની વધારેમાં વધારે વહેંચણી કરવાની હું ઈચ્છા રાખું છું, એટલે કે, ખરીદશક્તિ વધારેમાં વધારે પ્રમાણમાં રહે તેમ કરવા ચાહું છું, એને લીધે માલની મૂળ કિંમત ઓછામાં ઓછી થાય છે, અને વેચવામાં ઓછામાં ઓછો નફો મેળવવા તરફ ધ્યાન રાખવામાં આવે એટલે ખરીદશક્તિ

બોઝાની હોય તેટલા પ્રમાણમાં માત્રની પૂરેપૂરી વહેંચણી અમે કરી શકીએ છીએ. અને આને લઈને જે જે વ્યક્તિ અમારી સાથે સંબંધ ધરાવે છે—વ્યવસ્થાપક, કામ કરનાર, કે ખરોદ કરનાર—તે તે બધા અમારા અસ્તિત્વના જોરે કરીને વધારે સારી સ્થિતિમાં રહી શકે છે. અમે જે સંસ્થા ઊભી કરેલી છે તે એક પ્રકારની સેવા કરે એ ઉદ્દેશથી ઊભી કરેલી છે. અને એટલે જ તે સંબંધી હું કંઈક પણ કહેવા લાગ્યાઉં છું. એ સેવાના મૂળભૂત સિદ્ધાંતો નીચે પ્રમાણે ગણાવી શકાય:—

૧. બવિખ્યને માટેની ચીંતા કે બીકનો અભાવ અને ભૂતકાળ તરફની પૂન્યશુદ્ધિ. જે બવિખ્યથી બીતો ફરે છે, જે નાસીપાસીથી ગભરાય છે તે પોતાની બધી પ્રવૃત્તિઓને સંકેતથી નાખે છે. એક વખત એકાદા કામમાં મળેલી નિષ્ફળતા એ માત્ર તે કામને ફરીથી સમજણ પૂર્વક શરૂ કરવાની સારામાં સારી તક આપે છે. પ્રામાણિક રીતે મળેલી નાસીપાસી કોઈપણ પ્રકારના લાંછન સમાન નથી; ઊલટું નાસીપાસ થવાની બીક રાખવી એ લાંછન છે. ભૂતકાળની ઉપયોગીતા પ્રગતિના માર્ગો અને સાધનો મુશ્કેલીમાં રહેલી છે.
૨. હરીદાષ્ટની અવગણના—સારામાં સારું કામ કરનાર તો જે કોઈ હોય તે એક જ હોઈ શકે. એક માણસ પાસેથી ધંધો હીનવી લેવા પ્રયત્ન કરવો એ ઘણો ગંભીર ગુનો છે; ગુનો એટલા માટે કે એવા પ્રયત્નની અંદર એક મનુષ્ય પોતાના બીજા બાઈબિંધ મનુષ્યની સ્થિતિને પોતાના સ્વાર્થની ખાતર હલકી પાડવાની વૃત્તિને સેવતો જણાય છે—શુદ્ધિપૂર્વક રાજ્ય કરવાને બદલે બળ-જમરીથી રાજ્ય ચલાવવાની તેમાં ગંધ રહેલી છે.
૩. નફો નહીં પણ સેવાનો આદર્શ મોખરે રાખવો તે. નફા વગર ધંધો વધી શકે નહીં, એટલે નફો મેળવવો એમાં કોઈ ખોટું

નથી. પરંતુ કોઇપણ ધંધો જો સારી રીતે ચલાવવામાં આવે તો તે નફો આપ્યા વગર રહેતો જ નથી. સારી સેવા આપ્યાના બદલારૂપે તે નફો હોવો જોઈએ, એટલું જ. સેવાના પાયામાં નહીં, પરંતુ સેવાની અંતીમ ઇમારતને અંગે, નફો હોઈ શકે.

૨. જોહો આવે ખરીદી વધારે આવે વેચણું એ કંઈ ખરેખરો ધંધો કયો ન કહેવાય. સાધનો થોડા કિંમતે ખરીદ કરી, તેના ઉપર થોડા જ ખર્ચના વધારાથી તે સાધનોને વાપરી શકાય એવી વસ્તુઓમાં ફેરવી નાંખી, ગ્રાહકને સંતોષ આપવો-એ બધી ઘટનાઓમાં ખરેખરો ધંધો સમાયેલો છે. જુગાર કે સટ્ટો કે એવા કોઈ જલદ વ્યવહાર ધંધો માત્રની પ્રગતિનો અવરોધ જ કરે છે.

આ બધું કેવી રીતે ઉદ્ભવ્યું, અને કેવી રીતે તેને કાર્યક્ષેત્રમાં 'ઉત્તાર્યું'; વળી વધારામાં, સામાન્ય રીતે પણ ખીજ બધાને મારે એ કેવી રીતે બંધબેસતું આવે એમ છે, એ બધું હવે પછીના પ્રકરણોમાં આપણે જોઈશું, વિચારીશું.

પ્રકરણ ૧ હું.

આરંભ.

ધ. સ. ૧૯૮૧ના મે મહિનાની ૩૧ મી તારીખે નં. ૫૦૦૦૦૦૦૦ વાળી ગાડી ફોર્ડ મોટર કંપનીએ બહાર પાડી. બીજી ગેસથી ચાલતી બગી, જે બનાવવા માટે ત્રીસ વર્ષ પહેલાં મેં શરૂઆત કરી હતી, અને જે પહેલવહેલી ધ. સ. ૧૮૯૩ ની સાલની પાનખર ઋતુમાં સંતોષકારક રીતે દોડાવી જોવામાં આવી હતી, તેની સાથે સાથે આ ગાડીને પણ મેં મારા સંગ્રહસ્થાનમાં રાખેલી છે. બોબોલીન્કસ જ્યારે ડીઅરમોર્ન આવતાં ત્યારે તે બગીને હું દોડાવતો, અને દર એપ્રિલ મહિનાની ૨ જી તારીખે એ બોબોલીન્કસ હંમેશાં આવતાં જ. એ બંને ગાડીઓના દેખાવમાં આશ્ચર્યજનકતા કેટલી છે; બનાવટ અને તેની અંદર વાપરનામાં આવેલાં સાધનોની અંદર પણ તેટલો જ તફાવત છે. છતાં જો સહેજ વધારે બારીકાઈથી તપાસીશું તો તે બંનેની સામ્યતા અગમ્ય રીતે આપણને જણાઈ આવશે—ફેર માત્ર એટલો જ જણાશે કે એ જૂની બગી ઉપર કેટલાક વાટા, આંટા એવા પાડેલા હોય છે કે જેવા અમારી હાલની ગાડી ઉપર, અમે હજી પાડવા માંડ્યા નથી. એ પહેલવહેલી બગીને ફક્ત બે જ સિલિન્ડરો (બુગજાકાર પાત્રો) હતાં, અને કલાકના ૨૦ માઈલની ઝડપે ફોડી શકતી; ટાંકીમાં ત્રણ ગેલન ગેસ સાથે ૬૦ માઈલ તે જઈ શકતી, અને બની તેને પહેલે દિવસે જેવી હતી તેવીને તેવી જ સારી હાલતમાં હાલ પણ તે છે. એની મૂળ ગંથનામાં ફેરફાર દાખલ કરવા કરતાં તેને બનાવવાની પદ્ધતિમાં અને તેનાં સાધનોમાં ઘણા પ્રમાણમાં સુધારો વધારો દાખલ કરવામાં આવેલો છે. ‘ ટી ’ નમૂનાની હાલત ફોર્ડ મોટર ગાડીને ચાર્જિંગ (બુગજાકાર પાત્રો) અને એક ‘ સેફ્ટ-સ્ટાર્ટર ’ (આપમેળે ઉપડી શકે એવું

સાધન) છે, અને મુસાફરીને માટે દરેક રીતે વધારે સગવડવાળી અને સરળ પડે તેવી છે. મહેલો જે ગાડી બનાવી હતી તેના કરતાં આ ઘણી જ સાદી છે. તેમ છતાં મુદ્દાઓ તેના તે જ કાયમ રાખેલા તમે જોઈ શકશો. મૂળ સિદ્ધાંતમાં ફેરફાર કરવાને બદલે બનાવતે બનાવતે જેમ જેમ અનુભવ મળતો ગયો તેમ તેમ તેમાં ફેરફાર દાખલ કરેલો છે. અને આ રીત જ સૌથી વધારે સાવચેતી ભરી અને મહત્ત્વની છે. કારણ એજ સાબિત કરી આપે છે કે જે શરૂઆત કરવાને માટે આપણી પાસે કોઈ સારો વિચાર મોજૂદ હોય તો તેને જ સંપૂર્ણપણે કાર્યક્ષેત્રની અંદર ઉતારવા પાછળ. આપણે આપણી બધી પ્રવૃત્તિઓ એકાગ્ર કરીને મંડવું તે બીજા નવા નવા વિચારોને અપનાવી તેમની પાછળ ફાંફાં માર્યા કરવા કરતાં વધારે ઈષ્ટ છે. કોઈ પણ વ્યક્તિને માટે પણ એકી વખતે એક જ વિચાર પાછળ મંડવા રહી તેને પૂરો કરવાનું ધ્યેય ઉત્તમમાં ઉત્તમ છે.

મારા જીવનને ખેતીના કામની જોડે વધારે સંબંધ હોવાથી માત્ર લાવલકર્મ કરવાને માટેનાં વધારે સારાં સાધનો અને માર્ગો શોધી કાઢવાની મને પ્રેરણા થઈ. ઈ. સ. ૧૮૬૩ના જુલાઈ માસની ૩૦મી તારીખે મીડીંગનમાં આવેલા ડીઅરજોનમાંના ખેતરમાં મારે ૪૦૦ ચરો હતા. ત્યાંનું મારું જૂતામાં જૂનું સંસ્મરણ એ છે કે તે જગ્યા ઉપર કામ પુરું કરવું પડતું હતું. ખેતીને માટે મારી માન્યતા હજી આવી જ છે. મારાં માખાપ ઘણી મરીબ સ્થિતિનાં હતાં એવી લોકવદંતા છે, અને પૂર્વાવસ્થામાં તેમને ઘણી હાડમારી ભોગવવી પડેલી. તેઓ પૈસાદાર તો નહોતાં જ, પરંતુ છેક ગરીબ કહેવા જેવાં પણ તેઓ ન હતાં. ઘણાખરા મીડીંગનના ખેડુતો હતા તે પ્રમાણે અમે પણ સુખી અને આગ્રાદ હતા. જે ઘરમાં મારે ૪૦૦ ચરો હતા તે હજી એમનું એમ બિંબું છે, અને મારી હાલની અસહ્યમતના તે ઘર અને તે ખેતર અને અદનામાં અદના ભાગો છે.

અમારા પોતાના તેમજ બીજાઓનાં જેતરોમાં તે વખતે પુષ્કળ અને સખ્ત જાતમહેનત કરવી પડતી હતી. અને તેથી તદ્દન નાન-પણથી જ મારા મનને યથા કરતું હતું કે તેના કરતાં કંઈક વધારે સારી અને સહેલી રીતે-વધારે પ્રમાણમાં માલ ઉત્પન્ન કરી શકીએ એવું કંઈ આપણે કરવું જોઈએ. એ વિચારે હું યંત્રો તરફ દોરાયો, જે કે મારી માતા તો મને હંમેશાં કહ્યા કરતી કે “ તારા જન્મથી જ તું યંત્રોનો ઉપાસક હતો. ” મેં પહેલવહેલી સરુઆત ઓળખાવે માટેની ધાતુઓમાં કકડાઓથી કરી. બીજું કંઈ પણ મારા હાથમાં પડે તે પહેલાં એ વસ્તુઓના એક નાનાસરખા કારખાનાથી મેં સરુઆત કરી એમ કહેવામાં જરાયે ખોટું નથી. આજના જેવાં રમવાનાં રમકડાં તે વખતમાં ન હતાં; ધરનાં હાથે બનાવેલાં વળી કાંઈ હોય તો ઠીક. એટલે આ બધાં ઓળખે તે મારે રમવાનાં રમકડાંની ગરજ સારતાં હતાં-હજી પણ તે મારાં રમકડાં જ રહ્યાં છે. એ યંત્રો માંહેનો ગમે તેટલો નાનોસરખો ભાગ પણ મારે મન એક નાનાં સરખા ખજાના જેટલો અણુમોત્ત હતો.

એ નાનપણનાં વરસોમાંનો એક મોટામાં મોટો બનાવ એ હતો કે એક દિવસ ડી-ટ્રાઈટ ગામમાંથી ત્યારે અમે ધર તરફ હંકારી જતા હતા ત્યારે ત્યાંથી આડેક માઈલ ઉપર એક રસ્તા ઉપર ફરતું એન્જિન મેં જોયું. તે વખતે મારી ઉંમર બાર વર્ષની હતી. બીજો એવો મોટો બનાવ તેને તે જ વર્ષની અંદર એ બન્ને કે મારા હાથમાં એક ધડિયાળ આન્યું. એ એન્જિન મેં માત્ર ગમ કાઢે જ જોયું હોય એવું તેનું રમણ મારા મગજની અંદર તાણું ને તાણું જ રહ્યું છે, કારણ ઘોડાઓ વગર દોરાઈ જઈ એવું કાંઈ પણ વાહન મેં પહેલવહેલું જોયું હોય તો તે આ એન્જિન જ હતું. એ એન્જિન ઉપણવાનાં યંત્રો તેમજ વહેરવાનાં યંત્રો ચક્રાવવાને માટે ખાસ કરીને ઉપયોગનું હતું. સહેલાઈથી ગિયરી ચક્રાય એવું એન્જિન

અને જોયકર, એક પાણીની ટાંકી અને પાછળ કાંતસાર્યા બરેલા એક ગાડા સાથે પૈડાં ઉપર બાંધે ગોઠવી દીધેલું હોય એવી તેની રચના હતી. આવાં કેટલાંયે એન્જિનો ઘોડાથી દોડાવાતાં મેં જોયાં હતાં, પરંતુ આને તો એક સાંકળ લગાડેલી હતી જેને લીધે એન્જિન અને પાછલાં પૈડાંનો સંબંધ સધાતો. જોયકર ઉપર એન્જિન ગોઠવવામાં આવેલું હતું અને એ જોયકરની પાછળની હિભા ગહેવાની જગ્યા ઉપર એક માણસ બેસી રહી કોતરતા પાવડા વડે ઉથલાવતો અને સળગાવતો. ઓટલ (વગળ નિયામક યંત્ર) ઉપર વ્યવસ્થા ગમતો, અને હાંકવાનું કામ પણ કરતો. એ એન્જિન બેટલ કંપના નિમોસ્સ શેપર્ડ ઍન્ડ કંપનીની બનાવટનું હતું. મેં તે તરત જોઈ લીધું. અમારી ઘોડાગાડી પસાગ ચર્ચ જવા દેવા માટે એ એન્જિન બેસું ગમવામાં આવ્યું હતું અને મારા પિતા, જેઓ એ ગાડી હાંકતા હતા, તેમના જાણવામાં આવે તે પહેલાં એ એન્જિનના એન્જિનિયર માથે હું વાતોએ વળગી પડ્યો હતો. બધી હકીકતથી મને તેણે ઘણી જ ખુશીની સાથે વાકેફ કર્યો; તેમ કરવામાં તેને મગરૂરી પણ લાગી. આગળાં પૈડાંને અને એ સાંકળને કંઈ પણ સંબંધ ન હતો અને તેને બદલે એક પટો તેના ઉપર નાખવામાં આવ્યો હતો જેને લઈને બીજાં બધાં યંત્રો ચાલુ રહી શકે-એ બંધુ એણે મને બતાવ્યાં. એક મિનિટમાં બસો આંટા એન્જિન લેતું હતું, અને એન્જિન ચાલુ હોય છતાં ગાડીને બંધ રાખવી હોય તો સાંકળનો ખીલો બદલી નાંખતાં તે બંધ રહી જતું. દાસની મોટા ગાડીઓની રચનામાં જે કે જુદી રીતની, પણ આ ઉપરનાં જણાવી એવી, રચના કાયમ ગમેલી છે. વરાળથી ચાલતાં એન્જિનો કે જે સહેલાઈથી બંધ થઈ શકે અગર ચલાવી શકાય એવાં હોય છે, તેને માટે આ રચના બહુ મહત્વની ન કહેવાય, પરંતુ જેસથી ચાલતાં એન્જિનો માટે એ ઘણી મહત્વની થઈ પડી. એ

ગેસથી ચાલતાં એન્જિનો પરથી આપમેળે ચાલતાં લાવ : લક્ષ્મ કરવાનાં સાધનો તરફ હું વળ્યો. તેના નમૂનાઓ જનાવવા માટે મેં પ્રયત્ન કર્યો. અને કેટલાંક વર્ષો બાદ એક એવું ઘણું સારી રીતે દોડી શકે એવું એન્જિન મેં જનાવ્યું પણ ખરું. પરંતુ જ્યારથી મારી બાર વર્ષની ઉંમર હતી અને મેં એ રસ્તા ઉપરતું એન્જિન જોયું હતું ત્યારથી તે છેક આજ સુધી રસ્તાઓ ઉપર આપમેળે દોડી શકે એવાં વાહનો જનાવવા તરફ મારું લક્ષ્ય વધારે દોગડું છે. શહેરમાં જઈએ ત્યાં સાથે ગળતું ભરીને ચાકીઓ અને એવાં યંત્રોને કામ લાગે એવાં સાધનો હું લઈ જતો. કેટલીક વખત ભાગેલી ધડિયાળ લઈ જતો; અને તેને પાછી બરોબર ગોઠવી દેતો. મારી ફક્ત તેર વર્ષની ઉંમર હતી તે વખતે મેં એક ધડિયાળ બરોબર નિયમિત વખત આપે એવી રીતનું સમું કયું હતું; અને પંદર વર્ષનો થયો ત્યારે તો ધડિયાળના સમાર કામમાં હું એકો થઈ ગયો. જે કે તે વખતે મારી પામે તેનાં હથિયારો તો તદ્દન ગામડી ટપનાં જ હતા. આ રીતે વસ્તુઓની સાથે ભાંગફેડ કરીને પણ આપણે ધણું શીખી શકીએ છીએ. ફક્ત ચોપડીઓ વાંચવાથી દરેકે દરેક વસ્તુ કેવી રીતે જનાવાય છે, કેવી રીતે નહીં તે જાણવાનું સ્પષ્ટ માધન મળતું નથી, અને જે યંત્રોના કામોનો જાણકાર થવા ઇચ્છતો હોય તેણે તો દરેકે દરેક વસ્તુ શી રીતે અને છે તે ઘણી જીણવટ ભરી રીતે જાણવું જ જોઈએ. લેખક થવા ઇચ્છનારને માટે ચોપડીઓ નેટલી અગત્યની છે તેટલી જ અગત્યનાં યંત્રો એ એક યંત્રોના કામોના જાણકાર થવા ઇચ્છનાર માટે છે. કેમ કે જ્યાં તો તેમાંથી તે મેળવી શકે છે, અને પોતાની મગજ શક્તિ દોડાવીને તે જ્યાંનો જ્યાંવહારીક ઉપયોગ તે કરી દેખાડે છે.

શરૂઆતથી જ ખેતીની અંદર કરવી પડતી હાય 'બમ્બૂરીમાં' અને કંઈ ઝાઝો વરમ પડતો નહીં. એ કામ યંત્રો થાય તેવું કંઈ

શોધી કાઢવાની મારી તીવ્ર ધ્રુવજા હતી. આવા યંત્રવાદ તરફ મારા પિતાની જેવી જોધાએ તેવી સંભતી હતી નહીં. તેમના મનમાં એમ હતું કે મારે ખેડૂત જ બનવું. એટલે સત્તર વર્ષે જ્યારે મેં નિશાળ છોડી અને કૂપડોઠ એન્જિન વકસની યંત્રોની પેઢીમાં ઉમેદવાર તરીકે હું રહ્યો ત્યારે મારા તરફની બધી આશાઓ તેમને ધૂળમાં મળી ગયા જેવી લાગી. કેઈ પણ જાતની મુશ્કેલી વગર ઉમેદવારીના સમય મેં પસાર કર્યો, એટલે કે ઉમેદવારીની ત્રણ વર્ષની મુદત પૂરી થતા પહેલાં ઘણા લાંબા વખત પહેલાં હું એક યાંત્રિક તરીકે પસાર થઈને લાયક થઈ ગયો હતો; અને ઠળા તરફ મારું કુદરતી વલણ હોવાથી, તેમજ ધડિયાળો સમી કરવા તરફ મને ખાસ રુચી હોવાથી, એક ઝવેરીની દુકાને એવાં સમારકામ કરવામાં રાતોની રાતો હું કામ કરીને ગાળતો. એ પહેલાંના દિવસોમાં એક વખત મારી પાસે લગભગ ત્રણસો જેટલાં ધડિયાળો સમાં કરવા માટે ટગલા બંધ પડ્યાં હતાં. તે વખતે મને સહેજ વિચાર થઈ આવ્યો કે સાધારણ સારું કામ આપી શકે એવી ધડિયાળ હું લગભગ ત્રીસ સેન્ટ જેટલી કિંમતની અંદર બનાવી આપી શકું એમ છું. અને એ કામ કરવાનું મેં લગભગ શરૂ કરવા જેવું પણ ક્યું હતું. પણ તે કામમાં હું પડ્યો નહીં કારણ કે મેં જોઈ લીધું કે ધડિયાળો કંઈ દુનિયાની વ્યાપક જરૂરિયાતોમાંની એક બની શકવાની નથી અને તેથી ભોક્ષામાં તેનો ઉપયોગ કંઈ ઝાઝા પ્રમાણમાં થવાનો નથી. આ અનુમાન ઉપર ચોક્કસ કેવી રીતે હું આવ્યો તે હું ઠહી શકું એમ નથી. સાધારણ ઝવેરાતને લગતું અને ધડિયાળો સમી કરવાનું કામ મને ગોઠવું નહીં—જો કે જ્યાં મુશ્કેલીવાળું હોય ત્યાં તો રસ પડતો. પણ તેમણે જરૂરિયાત કામ કરવાનું મને વધારે ગમતું. તે જ વખતમાં રેલ્વેના એક સર્વ-ગ્રાહ્ય સમયપત્રકની ગોઠવણ કરી કાઢવાનું કામ ચાલતું હતું.

પહેલાં સૂર્યના અસ્તોદય પ્રમાણે સમયની ગણતરી થતી; પરંતુ રેલ્વેના સમયમાં અને એ સમયમાં કંઈક ફેરફાર પડ્યા વગર રહેતો નહોતો. આનો મેળ મેળવવાનું કામ અને ઘણું માયાકુટિયું લાગ્યું, છતાં છેવટે એક ધડિયાળ એ બન્ને વખત આપી શકે એવું બનાવી કાઢવામાં હું સફળ થયો. એ ધડિયાળને બે ડાયલો રાખવામાં આવ્યાં હતાં, અને આડોશપાડોશમાં એ તદ્દન નવાઈ જેવી ચીજ થઈ પડી હતી.

ઈ. સ. ૧૮૭૬ માં-એટલે નિઝોલ્સ-શેપર્ડની બનાવટવાળું પેલું એન્જિન મેં જોયું ત્યારથી ચાર વર્ષ પછી-પાછું એક એવું એન્જિન દોડાવવાની તક મેં મેળવી, અને ત્યારે મારી ઉમેદવારીનો વખત પૂરો થયો ત્યારે શેનેકટેડીની વેસ્ટીંગ હાઉસ કંપનીના પ્રતિનિધિ સાથે રસ્તાપરનાં એન્જિનો સુધારવા તથા ગોઠવવાના કામના નિષ્ણાત તરીકે મેં કામ કરવા માંડ્યું. તેઓ જે એન્જિન સાથે કામ લેતા હતા તે પેલા નિઝોલ્સ-શેપર્ડના એન્જિન જેવું જ હતું-ફેર માત્ર એટલો હતો કે આગલા ભાગમાં જાયે એન્જિન ગોઠવેલું હતું અને બાંધકાર પાછલા ભાગમાં ગોઠવેલું હતું, અને પાછલાં પૈડાં ઉપર પટો ચડાવીને તેને વેગ આપવામાં આવતો હતો. ફર કલાકના બાર માઈલની ઝડપે રસ્તા ઉપર તે દોડી શકતું; આપમેળે ચાલવાનું તેનું લક્ષણ અચાનક તેની રચનામાં જ આવી ગયું હતું. બહુ ભારે વજન ખેંચી જવામાં ટ્રેકટર્સ (યાંત્રીક હજો)ની જગ્યાએ પણ તેનો ઉપયોગ કરવામાં આવતો હતો, અને ખેતરને માલિક જે ઉપજીવાના કામને માટે પણ ઉપજીવાના યંત્રનો ઉપયોગ કરતો હોય તો તે ઉપજીવાનું યંત્ર અને ખેતીને માટેનાં બીજાં બધાં સાધનો પણ એ એન્જિનની સાથે જોડીને એક ખેતરમાંથી બીજા ખેતરની અંદર સહેલાઈથી લઈ જવાના કામમાં તેને વાપરી શકેતો. એ એન્જિનનું વજન અને તેને બનાવવામાં થતું ભારે

એ મને હંમેશાં સામ્યા કરતાં. લગભગ બે દિન તો તેનું વજન થતું અને કંઈક વધારે પ્રમાણમાં જેની પાસે જમીન હોય તે જ ખેડૂત તેને ખરીદ કરી શકતો અગર વાપરી શકતો.

આ પહેલાં પણ મને ઘોડાને બદલે વરાળથી ચાલે એવી અને વજનમાં ઘણી હલકી હોય એવી ગાડી બનાવવાનો વિચાર આવેલો. ખાસ કરીને ખેતીને માટે જે પુષ્કળ સખ્ત હાથમજૂરી કરવી પડે છે તેને બદલે ટૂંકટર તરીકે ઉપયોગ થઈ શકે તેવી ગાડી બનાવવાનો ખાસ વિચાર થયેલો. મને અત્યારે સહજસાગ્ર યાદ છે. તે પ્રમાણે એવો પણ વિચાર મને થયેલો કે રસ્તા ઉપર દોડતી ગાડીને માટે પણ એ જ વિચારનો અમલ થાય તો સારું. ઘોડા-વગરની ગાડીનો વિચાર સર્વસાધારણ થઈ પડ્યો હતો. ઘણાં વર્ષો પહેલેથી એવી ગાડીઓની વાતો લોકોમાં થતી હતી-જ્યારથી વરાળથી ચાલતું એન્જિન પહેલવહેલું શોધી કાઢવામાં આવ્યું ત્યાંથી એવી વાતો થતી હતી. પરંતુ ખેતીને લગતું જરા વધારે સખ્ત કામ કરવાને માટે-સખ્તમાં સખ્ત કામ જમીન ખેડવાનું હતું તેને માટે ગાડીનો વિચાર મને એન્જિનના વિચાર જેટલો વ્યવહારુ લાગ્યો નહીં. અમારા રસ્તાઓની સ્થિતિ તદ્દન નયજી હતી, અને અમને આગળ પાછળ ફરવા હરવાની ખાસ કંઈ ટેવ ન હતી. સ્વયંવહન કરતી ગાડીઓએ જે કંઈ પણ તપાસવા લાયક મુદ્દારો ખેડૂતોની જિંદગીની અંદર કંઈ લાગતો હોય તો તે એ છે કે તેનાથી તેનું જીવનનું ક્ષેત્ર બહોળું બન્યું છે. અમે તો એવું જ માનતા કે કંઈ ખાસ અગત્યના કામ સિવાય ખેડૂતને શહેરમાં જવાનું બની શકે જ નહીં અને અહવાડિયામાં ભાગ્યે એકાદ વખત તે પ્રમાણે અમે શહેરમાં જતા. ખરાબ ઋતુમાં તો તેટલે વખતે પણ જવાનું બનતું નહીં.

યત્રિનો પૂરેપૂરો સૌખીન અને જાણકાર થઈ ગયેલો હોવાથી અને ખેતર ઉપર સાધારણ સારું એવું કારખાનું હોવાથી, વરાળથી

ચાલતી ગાડી અગર ટ્રૂકટર (યાંત્રિક હળ) બનાવવાનું મારે માટે કંઈ મુશ્કેલીભર્યું કામ નહોતું. તે તૈયાર કરવા જતાં એવો વિચાર પણ રહ્યો કે રસ્તાના વાપરને માટે પણ એવું કંઈક બનાવી શકાય તો કેવું ! મને ચોક્કસ ખાતરી થઈ ગઈ હતી કે ધોડાઓ પાછળની ખાતર-ખરદારતની મહેનત અને તેમને ખવડાવવામાં થતું ખર્ચ જોતાં તેમને રાખનારને કશો જ ફાયદો મળતો ન હતો. એટલે એક સાધારણ ગાડી અગર હળને લઈ જવા માટે ઉપયોગમાં આવે એવું એક હલકું, વરાળથી ચાલતું, એન્જિન બનાવવાની ખાસ જરૂર હતી. પણ ટ્રૂકટર (યાંત્રિક હળ)ની રચનામાં કંઈક સુધારો કરવો એ મને વધારે મહત્ત્વનું લાગ્યું. ખેતીની મજૂરીનો ખોજો મનુષ્યનાં લોહી અને માંસ ઉપરથી ખસેડી ચોક્કાદ અને મોટરોના ઉપર લાદવો એ મારી હંમેશની અભિલાષા હતી. રસ્તાના ઉપયોગમાં આવે એવી ગાડીઓ બનાવવા તરફ જે હું પહેલાં પ્રેરાયો તે માત્ર સંભોગવશાત્ જ બનવા પામ્યું. છેવટે મને જણાયું કે ખેતરો ઉપરનાં કામ કરે એવું કંઈ શોધી કાઢવામાં આવે તેના કરતાં રસ્તાના રોજના વાપરને માટે એવું કંઈ શોધી કાઢવામાં આવે તો તેને માટે લોકોની ઉત્સુકતા ઘણી હતી. અને ખરેખર, જો ખેડૂતની આંખો આપમેળે ચાલતી ગાડી-ઓથી ધીરે ધીરે પણ નિશ્ચિતપણે ખુલી ગઈ ન હોત તો ખેતરો ઉપર હલકું ટ્રૂકટર દાખલ થઈ શક્યું હોત કે કેમ તે એક શંકા પડતી જ વાત રહેત. પણ આપણા પ્રસ્તુત વિષયથી આ તો આગળ વધી જવા જેવી વાત છે. મને લાગતું હતું કે ખેડૂત તો ટ્રૂકટરમાં જ વધારે રસ લેશે.

મેં એક દોડી શકે એવી વરાળથી ચાલતી ગાડી બનાવી. તે ગાડીને એક બાયવર હતું. જે કોરાસીનથી તપાવવામાં આવતું. પુરૂકળ બળ તેમાં ઉત્પન્ન થઈ શકતું, અને તેને કાબુમાં રાખવાનું સાધન પણ રચ્યું અને સરળ હતું. પરંતુ બાયવર ભયજનક હતું.

ઠારણ પૂરતું બળ મેળવવા માટે ઘણું મોડું અને વળનદાર યંત્ર જોડવાનું સાધન નહીં હોવાથી એન્જિનને ઘણા જિયા દબાણ હેઠળ કામ કરવું પડતું. અને એવા ઘણા જિયા દબાણ હેઠળ કામ કરતા વરાળથી ચાલતા બાયકર ઉપર એસીને કામ કરવું એ જરાયે આનંદ આપે એવું નથી હોતું. એટલે એવા એન્જિનને સહીસલામત બનાવવું હોય તો વધારાના વળનની જરૂર હતી, પરંતુ તેમ કરવા જતાં જિયા દબાણથી જે કરકસર સચવાતી તેના કંઈ અર્થ સરે એમ ન હતું. એટલે લાગણગટ એ વર્ષ મુધી જુદી જુદી જાતનાં બાયકરો ઉપર હું અખતરા કરતો રહ્યો અને છેવટે રસ્તા ઉપર ચાલતા વાહનને વરાળના બળથી ચલાવવાનો વિચાર મારે સમજાગો ત્યજ દેવો પડ્યો. હું જાણતો હતો કે આવાં વરાળથી ચાલતાં વાહનો ઇંગ્લેંડના રસ્તાઓ ઉપર ઘણાં દોડતાં હતાં અને ઠાંઠ મોટા ખેતર ઉપર કામમાં આવે એવું મોડું વરાળથી ચાલતું ટ્રેકટર બનાવવામાં કંઈ સુકેલી પડે એમ ન હતું, પરંતુ તે વખતે આપણા રસ્તાઓ ઇંગ્લેંડના રસ્તાઓ જેવા ન હતા. રસ્તાઓ ગિલટા એવા હતા કે ત્યાં જખરામાં જખરા અને બારેમાં બારે ટ્રેકટરના ભુછા ઊડી ગયા હોત-અને વધારામાં, માત્ર થોડા જ પૈસાદાર ખેડુતો ખરીદ કરી શકે એવું મોડું ટ્રેકટર બનાવવા પાછળ શા માટે નાહક વખત ગાળવો એમ પણ મને થયું.

છતાં થોડા વર્ગર ચાલે એવી ગાડી બનાવવાનો વિચાર મેં મુશી દીધો ન હતો. વેસ્ટીંગ હાઉસના પ્રતિનિધિ જોડે કરેલા કામ ઉપરથી હલકાં વાહનો માટે વગળનો ઉપયોગ ગિલકુલ અયોગ્ય છે એવો મારો અભિપ્રાય બધાં જ ગયો હતો; અને તેને પુષ્ટિ જ મળ્યે જતી હતી; અને તે કંપનીમાં મેં એક જ વર્ષ કામ કર્યું તેનું કારણ પણ તેજ. મોટાં મોટાં વરાળથી ચાલતાં ટ્રેકટરો (યાંત્રિક હજી) અને એન્જિનો પાસેથી મને બીજી કંઈ વધારે શીખવાનું મળે એમ લાગ્યું નહીં અને એ રીતે વખતનો

વિનિયંત્રિત વ્યય કરવાનું અને પાલવે તેમ ન હતું. થોડાં વર્ષો ઉપર
 ત્યારે ઉમેદવાર તરીકે હું કામ કરતો હતો ત્યારે એક ઇંગ્લિશ
 પ્રસિદ્ધિના “ વર્લ્ડ ઓફ સાયન્સ ” નામના પુસ્તકમાં એક અવાજ
 વગરના ગેસથી ચાલતા એન્જિન વિષે મેં વાંચ્યું હતું—અને એ
 એન્જિન ઇંગ્લેન્ડમાંથી બહાર પડવાનું હતું. “ ઓટો ” એન્જિનના
 નામથી ઓળખાતું એન્જિન તે જ એ હતું. ગેસ પ્રત્યક્ષીત થવાથી
 તે ચાલતું હતું, માત્ર એક જ મોટું સિલિન્ડર (ભુગળાકાર પાત્ર),
 તેને હતું, અને બળપ્રવાહ એકધારી રહેવા માટે ઘણાં જ વજન-
 દાર એક ફ્લાય-વ્હીલ (ગતિચક્ર)ની તેને જોડે પડતી હતી. પરંતુ
 એ વજનને લીધે વરાળથી ચાલતા એન્જિનની માફક કંઈ બળ
 ઉત્પન્ન થઈ શકતું નહતું, અને ગેસનો ઉપયોગ કરવો પડતો હોવાથી
 રસ્તા ઉપર તેનો વપરાશ થવો અશક્ય જેવું થઈ પડ્યું હતું.
 યંત્ર તરીકે બીજાં બધાં યંત્રોમાં અને જે રસ પડતો તેવો જ રસ
 આ યંત્રમાં પણ મને પડતો હતો. જે દુકાનની અંદર હું કામ
 કરતો હતો ત્યાં આવતાં અનેક અંગ્રેજ અને અમેરિકન માસિકોમાં
 તે એન્જિનના વિકાસનાં જે વર્ણનો અને લખાણો આવતાં તે હું
 વાંચતો અને ગેસને બળતણમાં વાપરવાને બદલે ગેસથી ઉત્પન્ન
 થતી વરાળથી બનેલી ગેસથી એવાં એન્જિનો ચાલી શકે એવી એવી
 જે સૂચનાઓ તેની અંદર આવતી હતી તેને પણ હું ઘણી બારીકાઈથી
 તપાસતો. ગેસથી ચાલતાં એન્જિનોનો વિચાર કંઈ નવો ન હતો
 પરંતુ જે કોઈ પણ વખત એવાં એન્જિનો બજારમાં ખુલ્લી રીતે
 મૂકવા માટે ગંભીરપણે પ્રયાસ કર્યો હોય તો આ પહેલવહેલો જ વખત
 હતો. ઉત્સાહ કરતાં વિશેષ પ્રમાણમાં લોકોને તેને માટે રસ ઉત્પન્ન
 થએલો હોવાથી તેનો સત્કાર કરવામાં આવ્યો હતો. એવાં એન્જિ-
 નોનો ઉપયોગ મર્યાદિત ક્ષેત્રમાં જ થવાનો એવું બધાના ખ્યાલમાં
 ઠસી ગયું હતું. વરાળથી ચાલતાં એન્જિનના મુકાબલામાં આની

ગણના કંઈ જ નથી એવું ક્રેટલાઈટ ગણા માણસોએ પણ ચોક્કસ-પણે સ્વીકાર્યું હતું. તેમને જતીયે ખ્યાલ ન હતો કે એ એન્જિન પોતાને માટે એક જગતજન્ય કાર્યક્ષેત્ર બિંદુ ઠની સકશે. ગણા માણસોનો એ જ રસ્તો હોય છે. તેઓ પોતાને એટલા ગણા અને વ્યવહારુ માને છે કે અમુક અમુક શા માટે ચર્ચા શકે જ નહીં તે તેઓ સંપૂર્ણપણે જાણવા શક્તિમાન હોય છે; બધાં ક્ષેત્રોનાં સીમાબંધનો તેમની ધ્યાનમાં હોય છે જ એવા પ્રકારનું તેઓનું વર્તન હોય છે આ જ કારણને લઈને હું મારે ત્યાં એવી અતિશયનાના ભારમાં તણાતી નિષ્ણાત વ્યક્તિને રોકતો જ નથી. દરીદ્રાઈને અપ્રામાણિક સાધનોથી સ્થંભાવી નાખવા જો હું કદી ઈચ્છા કરું તો તે દરીદ્રાઈને આવા નિષ્ણાતોથી નવાજીને જ હું કરું; તેઓને આવા નિષ્ણાતો પછી રોકવા જ પડે. પરંતુ એવાઓની પાસે સારી સારી શિખામણના શબ્દો સિવાય અત્યક્ષ કામનો થોક ધણે જ થોડો હોય છે એની મને ખાતરી થએલી છે.

ગૅસથી ચાલતા એન્જિનમાં અને રસ પડ્યો, અને ફક્ત નવાઈનું હતું તેટલા પૂરતું લગભગ ૧૮૮૫-૮૬ સુધી તેના વિકાસની પાછળ હું મથ્યો. પરંતુ છેવટે જે ગાદી ભવિષ્યમાં બાંધવાની મારો ખામેશ હતી તેને વરાળથી ચાલતા એન્જિનોનો અભખરો મેં છોડી દીધો. અને કોઈ બીજા પ્રકારના એન્જિનની પાછળ મેં મારો શક્તિ દોડાવી. ઇ. સ. ૧૮૮૫ માં ડેટ્રોઈટમાંના ઇંગ્લેન્ડ આયર્ન વર્ક્સની અંદર એક “એટો” એન્જિનનું સમારકામ મેં કર્યું. એ શહેરમાં એ એન્જિન સંબંધી બીજું કોઈ જાણતું જ ન હતું. એવી વાતો બીડી હતી કે હું તે બાબતમાં કંઈ જાણું છું, જો કે એવા એન્જિન જોડે મારે પહેલાં કોઈપણ પ્રસંગ પડેલો ન હતો, છતાં હિંમત બીડી તે કામ મેં પાર તો હિતાયું. અને તેમ કરવાથી એ એન્જિન સંબંધી સઘળું શીખી લેવાનું અત્યક્ષ રીતે મને

મળી ગયું એ એક મોટામાં મોટો લાલ મને થયો: અને ઇ. મ. ૧૮૮૭ માં એ એન્જિનની રચનાના સિદ્ધાંતો હું બરોબર સમજી શક્યો છું કે નહીં તેની ખાત્રી કરી જોવા માટે " ઑટો ફોર-સાયકલ "ના નમૂના પ્રમાણે મેં એક એન્જિન બનાવ્યું. " ફોર-સાયકલ " એટલે એન્જિનનો પિસ્ટન (લાટ) બળના એક ' યુનિટ ' (એકમ) જેટલો આયકો લેવાને માટે તેના સિલિન્ડર (જીંગળાકાર પાત્ર) પર થઈને ચાર વખત પસાર થાય એવી રચના હોય તે. પહેલા ફેરાથી તે ગેસ અંદર લઈ શકે છે, બીજા ફેરાથી ગેસ અંદર ઘટ્ટાવે છે, ત્રીજા ફેરાથી તેમાં બળ ઉત્પન્ન થઈ શકે છે, અને ચોથા ફેરાથી વધારાની નકામી ગેસ ખાલી થઈ જઈ શકે છે. જે નાનો નમૂનો મેં આ પ્રમાણે બનાવી કાઢ્યો હતો તે ઘણું સારું કામ આપતો હતો. એક ઈંચ જેટલું તેને કાણું હતું અને ગેસથી ચાલતો ત્રણ ઈંચ જેટલો તેના પિસ્ટનનો (લાટનો) ફેરો હતો, અને જો કે ઘણું બળ તેમાં ઉત્પન્ન થઈ શકતું નહીં, પરંતુ બળરની અંદર જે એન્જિનો વેપારને માટે રબૂ થતાં હતાં તેના કરતાં બા વજનમાં કંઈક વધારે હલકું હતું. ફેટપાક વખત પ્રછી એક યુવકને કે જેનું નામ અત્યારે મને યાદ આવતું નથી તેને- કંઈક કામ સારું જરૂર લાગવાથી મેં તે આપી દીધું; અને છેવટે તેનો સમૂળગો નાશ થયો હતો. અંદર ને અંદરથી ઉત્પન્ન થએલા અગ્નીથી ચાલતું એન્જિન બનાવવાની મારી આ પહેલ વહેલી જ શરૂઆત હતી.

આ જ અરસામાં હું મારા ખેતર ઉપર પાછો ફર્યો, ખેતી કરવાના ઇરાદાથી ખાસ નહીં, પરંતુ વધારે તો અખતગના ઇરાદાથી. હવે યંત્રોનો તો પૂરેપૂરો જાણકાર હું થઈ ગયો હતો. એટલે પહેલાંની રમકડાં જેવી દુકાનને ઠેકાણે હવે મેં પ્રથમ પંક્તિનું એક કારખાનું ખોલ્યું. જો હું આ યંત્રો પાછળની ધેણછા છોડી દઉં તો

મારા પીતાએ મને સારાં સારાં ઇમારતી લાકડાંનાં ઝાડોવાળી ચાળાસ એકર જેટલી જમીન સ્વાધીન કરી દેવાની ઇચ્છા બતાવ્યા. તાત્કાળીક તો એ વાત મેં કબૂલ રાખી, કારણ તેમ કરવાથી પરણવાનો સુયોગ મને મળી રહે તેમ હતું. એટલે મેં લાકડાં વહેરવાની એક મિત્ર ઊભી કરી અને એક નાનું સરખું લાવડખંટ કરી શકે એવું એન્જિન પણ ગોઠવ્યું, અને લાકડાં કાપી કાઢવાનું તથા લાકડાં ઉપર દેખરેખ રાખવાનું શરૂ કર્યું. એ લાકડાં મારા નવા ખેતરની અંદર એક નાનું સરખું ઝૂંપડું તૈયાર કરવાના કામમાં આવ્યાં; અને એ જ ઝૂંપડાની અંદર અમે અમારી પરિણીત જિંદગી શરૂ કરી. એ કંઈ મોડું ઘર ન હતું. એકત્રીસ ફૂટ સમ-ચોરસ અને દોઢ મજલાવાળું એ મકાન હતું. પરંતુ તે દરેક રીતે સગવડથી ભરેલું હતું. તેની સાથે સાથે મારું કારખાનું પણ તેને મેં જોડી દીધું; અને જ્યારે જ્યારે લાકડાં કાપવાના કામમાંથી હું પરવારતો ત્યારે ત્યારે ઝંસ એન્જિનો ઉપર હું કામ કરતો-તેઓની આંતરૂચના કેવી છે, તેઓ કેવી રીતે ચાલી શકે છે વિગેરે બાબતો. હું શીખતો; મળે એટલું બધું એ સંબંધમાં હું વાંચતો. પરંતુ વધારેમાં વધારે જાણવાનું તો પ્રત્યક્ષ કામમાંથી જ મને મળતું. ઝંસથી માલતા એન્જિનની ઘટના ધણી બેદબરેલી હોય છે-જે પ્રમાણે એણે કામ આપવું જોઈએ તે જ પ્રમાણે હંમેશાં તે આપ્યે જાય છે એમ કંઈ નથી બનતું. એ પહેલ વહેણાં બનાવેલાં એન્જિનોએ કેવું કામ આપ્યું હશે તેની કલ્પના તમે સારી રીતે કરી શકો એમ છે.

ડબલ સિલિન્ડર (જુગળાકાર પાત્ર)વાળું એન્જિન બનાવવાનું મેં ઈ. સ. ૧૮૯૦ માં શરૂ કર્યું. ભારવહનના સાધનને માટે એવું સિલિન્ડર (જુગળાકાર પાત્ર)વાળું એન્જિન ધણું અવ્યવહારુ યર્ષ પડ્યું હતું; કારણ તેના ફલાય-વ્હીલ (ગતિચક્ર)નું વજન અનહદ

રાખવું પડતું હતું. “ઝાટો”ના નમુનાનું પહેલવહેલું “ફાર-સાયકલ” એન્જિન બનાવ્યું અને પછી આ ડબલ સિલિન્ડર (જીંગળાકારપાત્ર) વાળું એન્જિન બનાવવાનું મેં શરૂ કર્યું તે વખતના ગાળાની અંદર મેં ટ્યુબિંગમાંથી અખતરારપે ઘણાં એન્જિનો બનાવેલાં હતાં. ક્યે રસ્તે મારે જવું તે હવે કીક કીક પ્રમાણમાં મને સમજાઈ ગયું હતું. રસ્તાને માટેના વાહનની અંદર પણ ડબલ સિલિન્ડર (જીંગળાકારપાત્ર) વાપરી શકાશે એવી મારી ધારણા હતી. અને મારો પહેલવહેલો વિચાર તો એવો જ હતો કે તેને બાયસીકલ ઉપર લાગુ કરવું, ‘કેન્ક રેફ્ટ’ની જોડે તેનો સીધો સંબંધ રાખવો અને એ બાયસીકલના પાછલા પૈડાનો, આખા યંત્રને સમતોલ રાખી શકે એવા પૈડા તરીકે, ઉપયોગ કરવો. ગતિની ઝડપની વધઘટ તો ક્રોટલ (વરાળ નિયામક યંત્ર)ના ઉપયોગથી જ કરવાની હતી. પરંતુ આ ધારણા પ્રમાણેની યોજના મારાથી પાર પાડી શકાઈ નહીં, કારણ તરત જ મને માલૂમ પડ્યું કે એન્જિન, જેસ બરી ગમવાની ટાંકી, તથા બીજાં જરૂરનાં સાધનોનો ભાર એ બાયસીકલ સહન કરી શકે તે કરતાં પણ વધી ગય એવો સંભવ હતો. બે સામનામાં સિલિન્ડરો રાખવાની યોજના એટલા સારુ હતી કે એક બળ આપે જ્યારે બીજાં તે ખાલી કરે, અને એ રચનાને લીધે સ્વાભાવિક રીતે જ બળની સમતા સાચવવાને માટે પછી ભારે યજનદાર “ફ્લાય-વ્હીલ” (ગતિ-ચક્ર)ની જરૂર રહે નહીં. મારા ખેતર ઉપરના કારખાનાની અંદર એ કામ શરૂ થયું, તે જ અરસામાં ડેટ્રોઇટ ઇલેક્ટ્રિક કંપની તરફથી માસિક પીસતાળીસ ડૉલરના પગારથી એન્જિનિયર અને યંત્રોના બાણુકાર તરીકેની જગ્યા તેઓએ મને આપવા માંડી. મેં તેનો સ્વીકાર કરી લીધો, કારણ કે ખેતરમાંથી જે આવક મને મળતી હતી તેના કરતાં આ કંઈક વધારે હતી, તેમજ ખેતર ઉપરની જિંદગીમાંથી છૂટવાનો ગમે તે ભોગે મેં

નિશ્ચય પણ કયો હતો. એતરુ ઉપર લાકડા કાપવાનું જે કામ મને સોંપવામાં આવ્યું હતું તે ખૂંસ થઈ ગયું હતું. લાકડા બધા કપાઈ ગયા હતા. ડેટ્ટાઈટમાં બેઠેલી એવે-ચુના ગ્રતા ઉપર એક વાગ એમ બાહે રાખ્યું. કાગખાનું જોડે ને જોડે જ ગળ્યું. ધરની પાછળ ઘોડાનું એક છાપરુ બેસું કરી તેની અદર એ બધું ગોળવ્યું. પહેલા કેટલાક મહિનાઓ દરમિયાન એ વીજળીના કાગખાનામાં રાતપાળીના કામમાં હું હતો, અને તેને લઈને મારી યોજના ઉપર અખતરા કરવાનો વખત મને ઘણો થોડો મળતો. પરંતુ તે પછી દિવસની પાળીમાં હું બદલાયો હોવાથી દરેક ગમે અને શનિવારની આખી રાત્રે મારી નવી મોટર ઉપર હું અખતરા કરી શકતો. એ બધું કામ મને ઘણું અધરુ લાગતું એમ કહેવા હું તૈયાર નથી, કારણ રસથી કરવામાં આવતું ગમે તેવું અધરુ કામ પણ તદ્દન સહેલું જ લાગે છે. અમુક કામો હાથ પર લીધા પછી તેના શા પરિણામો આવવાના છે તેની મને હંમેશા ખાતરી જ રહે છે. અને જો તે કામ ઉપર આપણે ચીવટાઈથી મંડવા રહીએ છીએ તો એ ધારેલા પરિણામો આપણે મેળવીએ પણ છીએ. પણ આમાં યે અત્યંત મહત્ત્વની વાત તો એ હતી કે મારા કરતા મારી અર્ધ-ગતને મારા કામનાં પરિણામોનો વિશ્વાસ વધારે હતો, અને હંમેશાં તેનો તે જ સ્વભાવ કાયમ રહેતો હતો.

મારી શૂનિકા તૈયાર હતી, પરંતુ આગળ ધપવાની ખાસ જરૂર હતી. મતનબ કે, થોડા વગરની ગાડી શોધી કાઢના પાછળ ઘણા મનુષ્યો પ્રયત્ન કરતા હતા એવું જો કે હું જાણતો હતો, છતાં કેવી રીતે તે તેઓ કરવા માગતા હતા તે માનથી જાણી શકાયું ન હતું. એ સબધમાં અઘગમાં અધરુ કામ સ્પાર્ક બનાવવો અને ભાગવો, તેમજ વધારાનું વજન કેવી રીતે કાઢી નાખવું—એ બેને વગર જ હતું. બીજી બધી સામાન્ય રચનાને માટે વરાળથી ચાલતાં

ટૂંકટરો (યોંત્રિક હોળા) બેડેનો મારો સંબંધ અને અનુભવ મને
 બહુ સારી રીતે કામ લાગે તેમ હતાં. મેં મારી પહેલવહેલી મોટર
 ગાડી બનાવી તૈયાર કરી ઈ. સ. ૧૮૯૨ની સાથમાં; પરંતુ તેને પહેલ-
 વહેલી ચાલુ કરી ત્યાર પછીના વર્ષની પાનખર ઋતુની અંદર, તે
 વખતે ખરેખર તે મને સતોષ થાય તે પ્રમાણે કામ આપી શકી
 ખરી. એ પહેલવહેલી ગાડીનો દેખાવ એકાદી બગીચે મળતો થયો
 હતો. પાછળના એકસલ (કીલક) ઉપર અઢી ઇંચનાં કાણાંવાળાં
 બે સિલિન્ડરો (ભુંગળાકાર પાત્રો) અને તેની સાથે છ ઇંચનાં
 રટ્ટોક લાગુ કરેલો-એવી રીતની તેની ગોઠવણી હતી. એ સિલિ-
 ન્ડરો (ભુંગળાકાર પાત્રો) મેં જે એક વરાળથી ચાલતું એન્જિન
 ખરીદ્યું હતું તેનો જે “ એન્જોસ્ટ પાર્ષપ ” (ખાલી કરવાનો નળ)
 હતો તેમાંથી બનાવેલાં હતાં. ચાર “ હોર્સપાવર ” (અશ્વશક્તિ)
 જેટલું બળ તેઓ ઉત્પન્ન કરી શકતાં. એ બળનો સંચાર મોટર-
 માંથી “ કાઉન્ટર-શૅફ્ટ ” ઉપર એક પટો લગાડવાથી થઈ શકતો,
 અને એ “ કાઉન્ટર-શૅફ્ટ ” માંથી પાછલા પૈડા ઉપર એક સાંકળ
 વાટે થતો. એ ગાડીમાં બે માણસો બેસી શકે એમ હતું. કારણ
 બેસવાની જગ્યા થાંભલાઓ ઉપર અદ્દર રાખવામાં આવી હતી,
 અને ગાડીનું ખોખું ઇંડા આકારની ગ્રાળ રિમ્-ગો (કમાનો) ઉપર
 ગોઠવેલું હતું. કલાકના દસ અને કલાકના વીસ માઇલની ઝડપથી
 દોડી શકે એ પ્રમાણે બે પ્રકારની ગતીઓ આપી શકાય એવી ગોઠ-
 વણ હતી. એ ગતી પટાની ફેરબદલી કરવાથી મળી શકતી, અને
 તે ગાડી ચલાવવાને માટે જે જગ્યાએ બેસવાનું હોય તેની આગળ
 એક “ કન્ટ્રોલીંગ ” ના હવનચક્રનથી થઈ શકતું. જો એ “ કન્ટ્રો-
 લીંગ ” આગળ ખસેડવામાં આવે તો ગાડી વધારે ઝડપી ગતી
 ચેતી; પાછળ ખસેડવામાં આવે તો ધીમી ગતીએ ચાલતી; જો એ
 લીવર (ઉચ્ચાલક) સીધું એમને એમ જાયું જ ગમી મૂકવામાં

આવે તો એન્જિન ઘણી સરળતાથી એકધારી ગતીએ ચાલ્યા જઈ. ગાડીને પહેલવહેલી ચાલુ કરવા માટે એ કલ્પ છૂટો રાખીને દાયથી આખી મોટરને ફેરવવી પડતી. ગાડી ચાલતી બંધ કરવાને માટે કલ્પને છૂટો કરીને પગ પાસેની એક (નિરોધ સાધન) ઉપર પગ લગાડી દેવો પડતો. ગાડીને પાછી દલાવવાનું સાધન તેમાં ન હતું; અને બીજી ગતીઓ ઓટલ (વરાળ નિવામક યંત્ર) ના ઉપયોગથી આપી શકાતી. ગાડીના ખોખાને માટે તથા બેસવાની જગ્યા અને રિપ્રન્જો (કમાનો) માટે આખું લોડનું કારખાનું મેં ખરીદ્યું. પૈડાં, બાયસીકલનાં પૈડાં જે તારથી બનાવવામાં આવે છે તેવા અઠ્ઠાવીસ ઇંચના તારનાં, અને તેના ઉપર રબ્બરના ટાયરો સાથેનાં બનેલાં હતાં. એન્જિન્સ્ટીલ (કમસાધક કાંટો) મેં મારી પોતાની બનાવટનું રાખ્યું હતું. અને બીજી બધી ઝીણી ઝીણી યાંત્રિક રચના પણ મારી પોતાની બનાવટની જ હતી. આ બધામાં મને એક ઝીઝની ખાસ જરૂરિયાત જણાઈ તે એ કે જ્યારે ગાડીને ખૂણાઓમાંથી વાળવાનો પ્રસંગ આવે ત્યારે પાછળનાં બન્ને પૈડાંઓમાં એક જ પ્રકારના જળનો સંચાર થવાને માટે આ બધાનો બદલો વાળે એવું એક "ગીયર" (દાંતાચક) હોવું જોઈએ. બધું મળીને ગાડીનું વજન પાંચસો પાઉન્ડ હતું. બેસવાની જગ્યાની નીચે એક ટાંચી હતી જેમાં ત્રણ ગેલન ગેસોલિન સમાઈ શકતું, અને એક નાની નળી અને વાલ્વ (પ્રવાહ-નિરોધ સાધન) ની વાટે મોટરને તે ગેસોલિન પહોંચી શકતું. વીજળીના તણખાથી તેને તપ્ત કરવામાં આવતું. એ પહેલાંનું યંત્ર હવાથી જ દંડું પડે એવું હતું-બીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, મોટર દંડી પડતી જ નહીં. એક કલાક અગર તેથી વધારે ચાલ્યા પછી મોટર ઘણી તપી જતી, અને તેથી કરીને થોડા જ સમય પછી સિલિન્ડરો (બુંગળાકાર પાત્રો)

ની આસપાસ પાણી રાખી શકાય એવું એક જૅકેટ (કવચ) મોડવું, અને સિલિન્ડર (જુગળાકાર પાત્ર) ઉપર થઈને ગાડીના પાછલા ભાગમાં આવેલી ટાંકી બાંહે એક નળથી તેનો સંબંધ રાખ્યો.

આ બધી જુદી જુદી બાજતોમાંની ધણી ખરી પહેલેથી જ યોગ્ય રાખવામાં આવી હતી. મેં મારું કામ હંમેશાં આવી જ રીતે કરેલું છે. પ્રથમ હું યોજના રચું છું, અને કાર્યની શરૂઆત કરતા પહેલાં એ યોજનાની વિગતો ઉપર પ્રથમ કામ કરું છું. નહીં તો જેમ જેમ કામ ચાલતું જાય તેમ તેમ ધણી અદલા-બદલીઓ કરવામાં નાહકના વખતનો વ્યય થાય છે, અને એવા કામમાંથી તૈયાર થઈ ઉત્પન્ન થએલી વસ્તુમાં જુદા જુદા ભાગોની સમતા બરોબર સચવાઈ રહેલી જોવામાં આવતી નથી. ધણી શોધકો નિષ્ફળ જાય છે કારણ કે યોજના અને અખતરના બેદમાં તેઓ સમજી શકતા નથી. મને મારા કામમાં મોટામાં મોટી મુશ્કેલી યોગ્ય સાધનો મેળવવાને લગતી નડતી હતી. તેનાથી ઉતરતા પ્રમાણમાં ઓળંગેલી મુશ્કેલી મને નડતી હતી. યોજનાની વિગતોમાં તેને લઈને કંઈ ને કંઈ ફેરફાર હંમેશાં કરવા જ પડતા. પરંતુ દરેક ભાગને માટે સારામાં સારું સાધન જોળી કાઢવાને માટે રાહ જોઈ તેટલો વખત તેમ જ પૈસા પણ મારી પાસે તે વખતે ન હતા, અને ખરું કહું તો તે જ મને મારા કામમાં મંડવા રહેવાનું ઉત્સાહ પ્રેરનારું-જળરામાં જળરું સાધન થઈ પડ્યું હતું. અને એ બધું હોવા છતાં ઈ. સ. ૧૮૯૩ના પાનખર ઋતુની અંદર મારી ગાડી સંતોષકારક રીતે દોડતી જોવા હું બાગ્યશાળી થયો અને તે દ્વારા મારી યોજના મુજબ ઘડી કઢાએલી ગાડી રસ્તા ઉપર ઠેવા ઉપયોગ આપે છે તેની કસોટી કરવાની તક પણ મેં મેળવી.

પ્રકરણ ૨૨ જી.

ધર્મા સંબંધનું મારું શિક્ષણ.

આખા ડેટ્રોઈટની અંદર મારી જોમથી ચાલતી બગી એ મીઠી પડેનવડેયું અને ઘણા લાંબા મમય સુધી ચાલુ રહેલું અવ્યવસ્થિત વાદન હતું. થોડો વખત તો તે એક પ્રકારની અવ્યવસ્થિત જાણાયું, કાંઈ તે અવાજ ઘણો કરતું અને થોડાંઓ પણ તેનાથી બચતા. જતા ઉત્તરે વ્યવસ્થાર પણ કેટલીક વખત તો તેને લઈને રોકાર્ડ મૂકેતો. કારણ કોઈપણ શહેરમાં જ્યાં હું એ મારું વાદન જિલ્લું મળ્યું ત્યાં સાધારણ રીતે માણસોનું ટોણું તેની આમપામ વીંટળાઈ વળતું અને મદામુતીયતે તે ખમે ત્યાં પછી જ હું તે ઉપાડી શકતો. એક મિનિટ પણ જો હું તેને એકજુત મૂકીને જતો તો કોઈ જીભી જીલ્લાવાળો મનુષ્ય તેને ચનાવી જોવા મારે ચાલ ક્યાં વગર મૂકેતો નહીં. છેવટે મારે એ ગાડીની સાથે એક માંકળ પણ મળ્યી પડતી કે જેથી પછી હું તેને જ્યાં થોભાવું ત્યાં દીવાના થાંભલા માથે એ માંકળથી બાંધી દેતો. આ ઉપરાંત પોલીસની માથે પણ તથા વખત અથડામણમાં આવવું પડતું. જો કે તે દિવસોમાં દયાકરના અમુક જ માઈલ પ્રમાણે ગાડી દોડાવવી એવા પ્રકારના કાયદાઓ અમિતત્વમાં ન હતા, છતાં શા કાંઈથી પોલીસની માથે મારે અથડામણમાં આવવું પડતું તે હું કહી શકું તેમ નથી. તો પણ છેવટે મારે મામલા મેય (અગ્રગણ્ય શહેર) પાસેથી એ ગાડી ચનાવવાને ખામ એક પરવાનો મેળવવો પડ્યો, અને એ રીતે આખા અમેરિકાની અદ્ય આવી ગાડી લોકનારો પરવાનાવાળો જોઈને હોવાનું મેં પડેનવડેયું જ માન મેળવ્યું. ઈ. સ. ૧૮૯૫ થી ૧૮૯૬ ની અંદર મેં તેનાથી એક દળત માઈલ મુમાફી કરી અને પછી ડેટ્રોઈટના ચાર્લ્સ એન્ડ્રીને વીમ ડાનરની કિમતે તે વેચી દીધી આ મારું પડેનવડેયું વેચાણ હતું. ગાડી તો જો કે

વેચવાને માટે બનાવી ન હતી, પરંતુ અખતરો કરવાને માટે જ બનાવી હતી. મારે બીજી નવી ગાડી બનાવવાની શરૂઆત કરવી હતી; એન્ડ્રીને આ ગાડી ખરીદ કરવી જ હતી; જે પૈસા આવે તે મારા નવા સાહસ માટે વાપરવાના કામમાં આવશે એ બધા વિચારોને લઈને વેચાણની કિંમત નક્કી કરવામાં અમને કંઈ મુશ્કેલી નહીં નહીં.

આવી મામૂલી ગાડીઓ બનાવવાનો મારો ઉદ્દેશ જ ન હતો. મારી દષ્ટિ વધારે સારા ઉત્પાદન તરફ હતી. પરંતુ તે થાય તે પહેલાં ઉત્પાદનનું કંઈ પણ સારુ સાધન તો મારી પાસે હોવું જ જોઈએ. આવી બાબતોમાં કંઈ હિતાવજે આંખા પાડે નહીં. ઇ. સ. ૧૮૯૬ ની અંદર મેં બીજી ગાડી બનાવવાનું શરૂ કર્યું. પહેલી ગાડીના જેવી જ તે હતી, પરંતુ વજનમાં તેનાથી કંઈક હલકી હતી. પટાથી આસે એવી એની પણ રચના હતી. એ રચના મેં ત્યારપછી પણ કેટલોક વખત ચાલુ રાખી. પટાઓ ગરમ હવામાં બરોબર કામ આપતા ન હતા. અને તેથી તેને બદલે ગીયર્સ (હાંતાચક્રો)ની રચના મેં દાખલ કરી. એ ગાડીમાંથી મને ઘણું શીખવાનું મળ્યું. તે અરસામાં તો અહીં બીજાઓ, તેમજ પરદેશોમાં, ગાડીઓ બનાવતા બહુ થઈ ગયા હતા, અને ઇ. સ. ૧૮૯૫માં ન્યુયૉર્કની અંદર મેંમીના કારખાનાની અંદર જર્મનીમાંથી તૈયાર થઈ આવેલી બેન્ઝ ગાડી પ્રદર્શનમાં મૂકવામાં આવી હતી એવું મારા સાંભળવામાં આવ્યું હતું. તે ગાડી જોવાને માટે ખાસ હું ત્યાં સુધી ગયો, પરંતુ તપાસ કરતાં ખાસ મહત્વનાં તત્ત્વો એમાં મને કંઈ માવજ પડ્યાં નહીં. તેને પણ પટાથી જ ચલાવવાની રચના હતી, પરંતુ મારી ગાડી કરતાં વજનમાં તે વધારે ભારે હતી. મારે તો જેમ બને તેમ ગાડી હલકી કેમ થાય તેવું કરવું હતું; પદ્ધતિના બનાવનારોઓએ વજન તરફ તો ખાસ ધ્યાન નાંખે આપ્યું જ ન હોય એમ લાગે.

છે. મારા ઘરની ફુકાનની અંદર બધી મજાને એવી ત્રણ ગાડીઓ મેં બનાવી; અને તે બધી વર્ષો સુધી ડેટ્રોઇટમાં દોડતી રહી. પહેલવહેલી મેં જે ગાડી બનાવી હતી તે હજી મારી પાસે જ છે. હમણાં જ થોડા વર્ષ પહેલાં એન્ડલીએ મારી પાસેથી વેચાતી લીધેલી ગાડી પાછી જેને વેચી દીધી હતી તેની પાસેથી વળા મેં સો ડૉલર આપી તે ખરીદ કરી લીધી.

આ બધા વખત દરમિયાન ઇલેક્ટ્રિક કંપનીની મારી જગ્યા હું સાચવી રહ્યો, અને ધીમે ધીમે ચીફ એન્જિનિયરના ઓફીસ ઉપર હું પહોંચ્યો. તેનો પગાર મને માસિક એકસો પચીસ ડૉલર મળતો. પરંતુ એ કંપનીના જે પ્રમુખ સાહેબ હતા તેમને, મારા પીતાને મારા યંત્રો તરફના વલણ પ્રત્યે જેમ અણુગમે હતો તેમ, મારા જેસ એન્જિનિયરના અખતરા તરફ એક પ્રકારનો કંટાળો તેમ અણુગમે જ હતો. એનો અર્થ એમ નહીં કે તેઓ મને અખતરા કરવા દેવા માગતા જ ન હતા-ફક્ત જેસ એન્જિનિયરના અખતરા તે મને કરવા દેતા ન હતા. એમના શબ્દોના રણકાર હજી મને એવા ને એવા જ સંભળાય છે. તેઓ કહેતા " બવિખ્યને માટે વિદ્યુત-શક્તિ જ સર્વોપયોગી થવાની છે-જેસ નહીં. "

જેમ પ્રત્યેની તેમની આવી શંકાને માટે તેમની પાસે કારણો તો ધણાં જ હતાં. સાધારણ રીતે " ઇન્ટર્નલ કમ્બસ્ટન એન્જિન " (અંત-જ્વલન યંત્ર)ના બવિધ્યના માટે તે વખતમાં કોઈને પણ ખ્યાલ સરખોએ ન હતો, કારણ આપણે વિદ્યુતજનના મહાન વિકાસને આરે પહોંચી ચૂકેલા હતા. કોઈપણ નવા વિચારના સંબંધમાં બને છે તેમ, તે વખતે વિદ્યુતજન, આપણને અત્યારે તેને વિશે કંઈપણ ખ્યાલ છે તેના કરતાં, કંઈ ધણું જ વધારે કરી બતાવી શકશે એવી આશા રાખવામાં આવતી હતી. મારું કામ સાધવાને માટે વિદ્યુતના અખતરાઓ કરવાનો મને કંઈ ઉપયોગ જણાતો ન હતો. રસ્તા ઉપર ચાલવાની ગાડી ટ્રૉલી (પટા ઉપર

હાયથી ચલાવવાની ગાડી) ઉપર ચાલી શકે નહીં, જો કે ટ્રોલી
(પાટા ઉપર હાયથી ચલાવાતી ગાડી)ના તારો કિંમતમાં ઘણા
ઓંધા પડે. વિદ્યુત બળથી ચાલતી ગાડીનો દોડવાનો વિસ્તાર સંકુ-
ચિત જ રાખવો પડે અને જે બળ વાપરવામાં આવે તેના પ્રમાણમાં
તેના કરતાં સંચાઓ વધારે ગોઠવવા પડે. આ બધા મારા વિચારોનો
અર્થ કંઈ એવો નથી કે વિદ્યુતબળને હું ઘણું હમકું ગણું છું.
હમકું હું તો એમ માનું છું કે આપણે હજી વિદ્યુતબળ વાપરવાની
શરૂઆત જ નથી કરી એમ કહીએ તોયે ચાલે. મનસપ કે તેનો
તેના લાયક ઉપયોગ છે જ; અને “ ઇન્ટર્નલ કમ્પશન એન્જિન ”
(અંતર્ગતલન યંત્ર)નો પણ તેના લાયક ઉપયોગ છે. એકને બદલે
બીજાનો ઉપયોગ થઈ શકે એમ નથી એ જ માત્ર જોવાનું છે.
અને એક રીતે એ ઘણું સારું પણ છે.

ડેટ્રોઈટ એડિસન કંપનીની અંદર મારા પહેલવહેલા અખ-
ત્યારમાં જે ડાયનેમો (વિદ્યુતજનક યંત્ર) હતો તે હજી મારી પાસે
છે. કેનેડાની અંદરનું અમારું કારખાનું જ્યારે મેં શરૂ કર્યું ત્યારે
તેને-એ ડાયનેમોને-મેં એક ઓફિસના મકાનમાંથી ખરીદી હતી.
એ ઓફિસને તે ઇલેક્ટ્રિક કંપનીએ વેચેલો હતો. થોડું ઘણું
તેના ઉપર સમારકામ કર્યું એટલે તેણે એ કેનેડાના કારખાનાની
અંદર કેટલાંક વર્ગો સુધી ઘણું સારું કામ આપ્યું પરંતુ ધંધો
આગળ ધપતો જતો હોવાથી જ્યારે અમારે વિદ્યુતબળનું નવું
કારખાનું બાંધવાનું થયું ત્યારે એ મારી જૂની મોટાર મેં મારા
સંગ્રહસ્થાનની અંદર મૂકાવી દીધી. ડીઅરબોર્નના ઘરની એક
ઝોરડીની અંદર મારા યાંત્રિક ખજાનાઓનો ઘણા મોટા પ્રમાણમાં
સંગ્રહ કરી રાખેલો છે.

એડિસન કંપનીએ મને આખી કંપનીના કામકાજ ઉપર
ફખરેખ રાખવાનું કામ સોંપવા માંડ્યું, પરંતુ સાથે શરત એવી

કબૂલ રાખવાની તેઓ કહેતા હતા કે ગેંસ એન્જિનની ઘેસછા મારે છોડી દેવી અને કંઈક ખરેખર આગળ ઉપર ઉપયોગી થઈ પડે એવા કામ ઉપર મંડ્યા રહેવું. આ શરતથી મને લાગ્યું કે હાં તો મારે એ કામ સ્વીકારવું, અને મારી આપમેળે ચાલતી ગાડીઓ બનાવવા કરવાની આશા સદંતર જતી કરવી, અગર એ કામ છોડવું, અને આશાની સાધનામાં વળગવું. મેં આ બીજું જ કામ પસંદ કર્યું, એટલે કે, કંપનીની નોકરી મેં છોડી દીધી. મને ખાતરી હતી કે એ સ્વયંચાલીત ગાડી બનાવવાના કામની અંદર આગળ ઉપર મને સારી ફતેહ મળવાની છે. એટલે ઈ. સ. ૧૮૯૯ ના આગસ્ટની પંદરમી તારીખે મેં એ નોકરી છોડી અને એવી ગાડીઓ બનાવવાના ધંધામાં રોકાઈ ગયો.

એ ધંધાના ક્ષેત્રમાં અંપલાવવાનું મારું આ પ્રથમ જ પગથિયું હતું, કારણ મારી પાસે અંગત મૂડી જેવું કંઈ ન હતું. પગારમાંથી ધરખર્ચ જતાં જ બચતું તે પ્રયોગોમાં ખર્ચાઈ જતું. પરંતુ તોયે મારી સીએ હિંમત બીડી અને કહ્યું કે ‘ગાડીઓનું કામ કંઈ જતું કરાય નહીં.’ એવી ગાડીઓને માટે બજારમાં હજી કંઈ જોઈએ તેવો ઉઠાવ તો ન જ હતો. કોઈ પણ નવીન ચીજને માટે એ જ પ્રમાણે બને છે. હમણાં તાજેતરમાં હવર્થ વિમાન તરફ લોકોનો જેવી વૃત્તિ હતી તેવી જ લોકોની તે વખતે એ ગાડીઓ તરફ પણ વૃત્તિ હતી. પહેલવહેલું તો ઘોડા વગરની ગાડીનો વિચાર જ મૂળે ગાંડોધેલો ગણાતો હતો, અને કેટલાક ડાહ્યા ગણાતા માણસો પણ બહુ તો રમવાનાં રમકડાં રૂપે એવી ગાડીઓ થઈ શકે એમ માનતા હતા. ધંધાના સાધન રૂપેની તેની શક્યતા કોઈ પણ પૈસાના સાધનવાળો મનુષ્ય સ્વીકારવા તૈયાર ન હતો. લાવવમળ કરવાના દરેક નવા સાધનને માટે આવો વિરોધ હંમેશાં કેમ દાખવવામાં આવતો હશે તે હું સમજી શકતો નથી.

આજ પણ એવા ઘણા છે કે જેઓ આ ગાડીઓને શોખના સાધન તરીકે ગણી તેમાં બહુ વિશ્વાસ ધરાવતા નથી લાગતા, અને માત્ર ઘણી આનાકાની સાથે તેનો કદાચ ખીજો પણ ઉપયોગ થઈ શકે એવું સ્વીકારે છે. શરુઆતમાં તો ઉદ્યોગના ક્ષેત્રની અંદર આ ગાડી કંઈ મોટો મહત્વનો ભાગ ભજવે એવું કોઈના પણ ખ્યાલમાં આવી શકતું જ ન હતું. મોટામાં મોટા આશાવાદીઓ પણ એ સંબંધમાં માત્ર એટલું જ ધારતા હતા કે પગગાડીના જેવો વિકાસ આની અંદર સાધી શકાશે. પરંતુ આવી ગાડી ખરેખર દોડી શકે છે એવું જ્યારે ચોક્કસ જણાયું અને જ્યારે ખીજા બનાવનારાઓએ ખીજી વધારે આવી ગાડીઓ તૈયાર કરી બહાર કાઢવા માંડી, ત્યારે તાત્કાલિક પ્રશ્ન એ બધી ગાડીઓમાંથી કઈ વધારેમાં વધારે ઝડપથી દોડી શકે છે તે ઉદ્ભવ્યો. આ હરી-શાષ્ટ જેવો વિચાર જો કે વિચિત્ર તો હતો, પરંતુ તદ્દન કુદરતી હતો. મને પોતાને આવી હરીશાષ્ટ માટે કંઈ મોહ ન હતો, પરંતુ લોકોએ આવી ગાડીઓને એક ઝડપથી દોડતા રમકડાની દૃષ્ટિથી જ વિચારવાનું પસંદ કર્યું. એટલે આગળ ઉપર અમારે પણ હરીશાષ્ટમાં ઊતરવું પડ્યું. આ હરીશાષ્ટના વિચારની ધમરામાં ધંધાની દૃષ્ટિએ એ ધંધાને ઘોડો પહોંચ્યો, કારણ બધા બનાવનારાઓનું ધ્યેય સારી ગાડીઓ નહીં, પણ સૌથી વધારે ઝડપથી દોડે એવી ગાડીઓ બનાવવા તરફ વળ્યું અને એ તો પછી સંતોરીઆને પોસાય એવો ધંધો થઈ પડ્યો.

જેવો ઇલેક્ટ્રિક કંપનીમાંથી હું છૂટો થયો તેવો એવા કેટલાક સંતોરિયા વડાણના માણસોએ ભેગા થઈ એક "ડ્રાઇવટ એક્ટોમોબાઇલ કંપની" નામની કંપની, મારી 'ગાડીને શિકસ્ત આપવા માટે, બની કરી. એ કંપનીનો મુખ્ય ઈજનેર હું જ હતો અને એ કંપનીના સ્ટેડન્ટી કેટલીક રકમ હું ધારણ કરતો હતો.

ત્રણ વર્ષ સુધી ઓછાવત્તા પ્રમાણમાં મારી પહેલી ગાડીના નમૂના પ્રમાણે અમે ગાડીઓ બનાવવાનું ચાલુ રાખ્યું. તેમાંથી ઘણી થોડી અમે વેચી; સામાન્ય જનતાને માટે વધારે મારી ગાડીઓ બનાવી વેચવાના મારા અંગત વિચારોની અંદર મને કોઈએ સાથ આપ્યો નહીં. અમે તો માત્ર માગણીઓ આવતી તે મુજબ જ ગાડીઓ બનાવતાં અને દરેક ગાડીની વધુમાં વધુ કિંમત કેમ મેળવી શકાય તેના જ વિચાર કરતા હતા. એટલે કે, અમારો મુખ્ય ઉદ્દેશ વધારે પૈસા પેદા કરવાનો હતો, અને ઈજનેર તરીકેની મારી સત્તા સિવાય એમાં મારી ખીજ કંઈ સત્તા ન હતી. અને મને લાગ્યું કે આ નવી કંપનીમાં રહીને મારા વિચારો ફળીભૂત થતા જોવાનો અવકાશ મને રહેવાનો નથી, કાગ્યુ એ માત્ર પૈસા કમાવા તરફ જ વૃત્તિ રાખ્યા કરતી હતી, જે કે તે પ્રમાણે ખાસ વધારે પૈસા કંઈ તે કમાઈ શકતી ન હતી. એટલે ઇ. સ. ૧૯૦૨ના માર્ચ માસમાં મેં એ કંપનીમાંથી રાજીનામું આપ્યું, અને એ સાથે એવો નિશ્ચય કરીને છૂટો થયો કે ફરીથી કોઈ વખત આવું હુકમોને તાબે થઈ કામ કરવાના ક્ષેત્રમાં જોડાવું જ નહીં, એ ઉદ્દોષ્ટ એંટોમોબાઇલ કંપની પાછળથી ડી લેન્ડરની માલિકોની 'કેન્ડીબોઈ' કંપનીને નામે ચાલુ થઈ.

મેં એક ૮૧, પાર્ક રોડેસ ઉપરની દુકાન બાડે મળી, એક મજલાનું ઘરોથી છાંછ લીધેલું તે મકાન હતું. ત્યાં મારા પ્રયોગો મેં ચાલુ રાખ્યા. અને ધંધો ખરી રીતે શું ચીજ છે, શું નહીં, એ ત્યાં સમજવાનો મને પૂર્ણ અવકાશ મળ્યો. મને લાગ્યું કે મારા પહેલવહેલા સાહસ વખતે જે પ્રમાણે હું વર્ત્યો તેના કરતાં ધંધા-ધારી તરીકે મારે જુદી રીતે જ વર્તવું જોઈએ.

એટલે ઇ. સ. ૧૯૦૨ થી તે ફોર્ડ મોટર કંપની નામની સંસ્થા સ્થાપિત થઈ ત્યાં સુધીનું આખું વર્ષ અ-વેપલ્યની અંદર

વ્યતીત થયું. મારી નાનીસરખી એક ઓરડીવાળી છોટી દુકાનની અંદર ચાર સિલિન્ડર (ભુંગળાકાર પાત્ર) વાળી મોટર બનાવવા પાછળ મેં મારા પ્રયત્નો અજમાવવા માંડ્યા, અને ધંધામાં મહત્વનું ખાસ શું હોવું જોઈએ તે સમજવા મથવા માંડ્યું. અને ઓટોમોબાઈલ કંપનીમાંથી જે થોડો ધણો અનુભવ મને મળ્યો હતો તે ઉપરથી મન સાથે પૂછી જોવા માંડ્યું કે ધંધો એટલે પૈસા કમાવાની તદ્દન સ્વાર્થ વૃત્તિથી ભરેલી દોડધામ અને હાયવગળ એ જ, કે એનાથી કંઈ જુદું અને વિશેષ ખરું ? પહેલવહેલી ગાડી મેં બનાવી ત્યારથી તે હાલની મારી ફોર્ડ મોટર કંપનીની સ્થાપના થઈ ત્યાં સુધીમાં બધી મળીને મેં પચ્ચીસ ગાડીઓ તૈયાર કરી છે, જેમાંથી ઓગણીસ કે વીસ હું જે વખતે ડેટ્રોઈટ ઓટોમોબાઈલ કંપનીમાં હતો ત્યારે તૈયાર કરવામાં આવેલી હતી. આપમેળે આવતી ગાડીઓને શરૂઆતમાં તો પોતે આપમેળે ઘોડા વગર દોડી શકે છે એટલું જ દેખાડવું બસ થતું હતું. પરંતુ તે તબક્કામાંથી પસાર થઈને હવે તો તેવી ગાડીઓ ગતિની ઝડપ કેવી દેખાડે છે, કેવી નહીં, તે દેખાડવું પડતું હતું. વીન્ટન નામની ગાડીઓનો મંસ્થાપક કદીવલેન્ડનો રહીશ, એલેક્ઝાન્ડર વીન્ટન, તે વખતના રસ્તા ઉપરની ગાડીઓ દોડાવનારાઓમાં બિનદરીક એછો ગણાતો હતો, અને જે કાર્ષ તે ધંધામાં નવા આવનારા હોય તેમની જોડે હરીફાઈ કરવા માગતો હતો. હું પહેલાં વાપરતો હતો તેના કરતાં સંક્રુચિત પ્રકારનું બે સિલિન્ડર (ભુંગળાકાર પાત્ર) વાળું એન્જિન મેં બનાવી કાઢ્યું, અને ચેસીસના બોખામાં તેને ગોઠવ્યું. તેનાથી મને માત્રમ પડ્યું કે હું મારી ગાડીની ગતિમાં સારી ઝડપ લાવી શકીશ. અને તે ઉપરથી મેં વીન્ટન સાથે સરતે પડવાનું નક્કી કર્યું. અમે બન્ને તદ્દનુસાર ડેટ્રોઈટના ગ્રાસે-પેાઇન્ટ રસ્તા પર એકઠા

થયા. એ હરીશ્ચંદ્રમાં મેં તેને હરાવ્યો. એ મારી પહેલવહેલી સરત હતી, અને લોકોને જે પ્રકારની ગણવાની ઉત્સુકતા હતી તે પ્રકારની ગણેરાત મારી ગાડીને આ પ્રસંગને લઈને મળી ગઈ.

જે ગાડીને ઝડપ ન હોય તે ગાડીની લોકોમાં કશી કિંમત જ નહોતી. સરતની અંદર જે ગાડી ખીજથી આગળ ચાલી ગય તેજ ગાડી ઉપર લોકો ખુશ રહેતા, અને તેથી દુનિયાની અંદર સૌથી વધારે ઝડપથી દોડે એવી ગાડી બાંધવાની મને મહત્વાકાંક્ષા થઈ અને તે મુજબ ચાર સિલિન્ડર (બુંગળાકાર પાત્ર) વાળી ગાડીની યોજના અસ્તિત્વમાં આવી. પરંતુ તે વિશે વધારે હું આગળ ઉપર કહીશ.

વ્યવહારની અંદર ધંધાની જે રીત પ્રચલિત હતી તે પોતાનું બધું ધ્યાન ધંધાની આર્થિક બાજુ તરફ દળતું રાખતી; તેની લોકોપયોગિતા તરફ નહીં જેવું જ ધ્યાન આપતી. આ રીત કુદરતી રીતથી બિલકુલ જ હતી. કારણ પૈસો કામના પરિણામમાં હોય, પહેલો નહીં. વ્યવહારની અંદર ખીજ જે પદ્ધતિ પ્રચલિત હતી તે એ હતી કે, જ્યાં સુધી બનાવેલી ચીજ નબી જતી અને પૈસો ખરેખર મેળવી આપતી ત્યાંસુધી તે ચીજ બનાવવાની ખીજ વધારે સારી પદ્ધતિઓ ઘાખત કરવા તરફ તેઓ તદ્દન બેદગ્ય રહેતા. સામાન્ય જનતાને કેટલા ઉપયોગમાં આવશે એ ઉદ્દેશથી કોઈ ચીજ બનાવવામાં આવતી નહીં, પરંતુ તેને વેચતાં કેટલા પૈસા તેના ઉપજશે એ જ ઉદ્દેશ તેની બનાવટ પાછળ રાખવામાં આવતો. ઘરાકને એ ચીજથી સંપૂર્ણ સંતોષ મળશે કે નહીં તેની કંઈ ખાસ દરકાર રાખવામાં આવતી ન હતી. તેનું વેચાણ થાય એટલે બસ. ઘરાકને અસંતોષ આપવામાં આપણે તેના આપણા પ્રત્યેના વિશ્વાસનો એક પ્રકારનો ભંગ દરીએ નહીએ એવું જરાપણ ગણવામાં આવતું નહતું. એ અસંતોષમાં

તેનું ચીકણાંવેડાપણું લાગતું, અગર તેની પાસેથી વધારે પૈસા પડાવવા ભ્રેષ્ઠતા હતા તે ન થઈ શકવા બદલ ધંધાની આંટી-ઘૂંટીમાં એટલું કાળેલિયતપણું ઓછું એવું ગણવામાં આવતું. દાખલ તરીકે, આવી ગાડીઓ વેચતી વખતે તેનું વેચાણ થઈ ગયું એટલે બસ એવું ધારવામાં આવતું હતું. પછી તેનું શું થાય છે, શું નહીં, તેની કોઈ દરકાર રાખતું નહીં. એક માઇલે કેટલું ગેસોલીન તે ગાડી વાપરશે ? અગર ઓઈલ કેટલો ઉપયોગ તે ગાડી આપશે ? એ કંઈ મહત્ત્વની બાબતો લેખાતી નહીં. જો કદાચ અધવચ જ તે ગાડી કામ આપતી બધ પડતી તો તેના ભાગોની ફેરબદલી કરીને ચાલુ થઈ શકે એવી હોય એ જ તેને વેચાતી રાખનાર માલિકનું અહોભાગ્ય મનાતું. તેના એવા અદલબદલ કરવાના ભાગોની ભારેમાં ભારે કિંમત લેવી એ તો એક ઠીકમાં વેપાર કર્યા બરાબર લેખાતું; કારણ જે માણસે ગાડી ખરીદી હોય તેને વારંવાર એવા ભાગોની જરૂર તો પડવાની જ અને તેના વગર તેને ચાલવાનું નહીં, એટલે મોં માગી કિંમત તેની મળે જ-આ સિદ્ધાંત ઉપર બધી વાત જતી.

આ ગાડીઓનો વેપાર પ્રામાણિકતાથી અને વૈજ્ઞાનિક દષ્ટિએ કરવામાં આવતો હતો એમ કહી શકાય નહીં. સામાન્ય રીતે બધા ધંધામાં હતું તેવું જ આમાં પણ હતું. પરંતુ એટલું યાદ ગાળવું જરૂરનું છે કે તે જ અરસામાં આ ઉદ્યોગને લગતી ઘણી સંયુક્ત સંસ્થાઓ ઊભી થઈ. મોટા મોટા શરૂાઈ, જેમણે આજ સુધી રેલ્વેના રસ્તાઓની ખીલવણીના ધંધામાં પોતાની મૂડી રોકી ગળી હતી, તેમણે હવે આ સામાન્ય ઉદ્યોગ તરફ પણ ઝુકાવવા માંડ્યું. મારા મત પ્રમાણે તો તે વખતે, અને હજી પણ, માણસ જો પોતાનું કામ સારી રીતે કરે તો તેના બદલામાં મળવાની તેની કિંમત, તેમ જ નફો, અને બીજી બધી તે અંગતી આર્થિક બાબતો

આપમેળે તેને આવી મળ્યા વગર રહેતી જ નથી; અને કોઈ પણ ધંધાની શરૂઆત કરવી હોય તો ધીમે ધીમે કરવી; અને એના ને એના મળતરમાંથી જ ધીમે ધીમે તેને આગળ વધારતા જવું. એમાંથી જો કોઈ પણ પ્રકારનું મળતર મળતું ન હોય તો તેવા ધંધાના કરનારે સમજી લેવું જોઈએ કે તે પોતાના વખતનો માત્ર વ્યય જ કરે છે અને તેનું હિત તે ધંધાની દિશામાં નથી જ. આ મારા વિચારોમાં ફેરફાર કરવાની મને હજી સુધી કંઈ જરૂર જણાઈ નથી, પણ મેં એટલું જોયું કે “સારા કામના બદલામાં પૈસા”નો તદ્દન માદો સિદ્ધાંત આધુનિક સમયના ધંધાની દૃષ્ટિએ તદ્દન મંદ ગણવામાં આવતો હતો. અને તેટલી વધારેમાં વધારે મૂડીથી ધંધાની શરૂઆત એકદમ કરી દેવી, અને પછી જધો સ્ટોક અને જેટલા ઝાંડો વેચી દેવાય એવાં હોય તેટલાં જધાં ઝાંડો વેચી દેવાં, એ ધંધાના શરૂઆતની યોજના સર્વમાન્ય થઈ પડી હતી. સારું કામ આપે, અને પ્રામાણિક નફો મેળવી બેસી રહે, એ ધંધો કંઈ સારો ગણાતો નહોતો. જે ધંધાની અંદર મોટા પ્રમાણમાં સ્ટોકસ અને ઝાંડા બહાર પાડવામાં આવે, બજારમાં તેના ભાવો ઉચ્ચ બોલાય, તે ધંધો સારો માનવામાં આવતો. મતલબ કે, ધંધાના અંગમાં કામ કંઈ મહત્ત્વનું ગણાતું ન હતું, પરંતુ આ સ્ટોકસ અને ઝાંડા જ ગણાતાં. જૂના ધંધામાં, અગર આ નવી માન્યતા મુજબના ધંધામાં, ઝાંડ (હસ્તક્ષેપ) ઉપરના વ્યાજની મોટી રકમનો ધંધાના ઉત્પાદનના અંગની અંદર સમાવેશ કરી દીધો, સમગ્ર ઉત્પન્નને યોગ્ય કિંમતે વેચી દેવા શક્તિમાન થવાની ધારણા કેવી રીતે રાખવામાં આવતી હશે તે હજી સુધી મારા સમજવામાં આવી શક્યું નથી.

વેપારધંધાની અંદર મૂળ ચાપણુ જે રોકવામાં આવી હોય તેના ઉપર વ્યાજ લેવાની જે પ્રથા પ્રચલિત છે તે કયા સિદ્ધાંત

ઉપર રચાયેલી છે તે હું સુધી સમજી શક્યો નથી. કોઈપણ ધંધાની અંદર તેના આર્થિક સંચાલકો કહે છે કે તેમાં રોકેલા પૈસાની કિંમત છ ટકા, પાંચ ટકા જેટલી થાય છે, અને જો એ ધંધાની અંદર દંસ હજાર ડૉલરની થાપણ રોકવામાં આવી હોય તો એટલી થાપણ રોકનાર એની થાપણ ઉપર વ્યાજ લેવાનો હક્ક ધરાવે છે, કારણ એ જ પૈસા ધંધાની અંદર રોકવાને બદલે કોઈ સેર્વિસ બેંક કે એવી જામીનગીરીઓમાં રોકવા હોત તો તેના બદલામાં અમુક નક્કી રકમ વ્યાજ તરીકે તેને મળતી જ રહી હોત. અને તેથી જ તેઓ કહે છે કે ધંધાને શરૂ કરવામાં જે ખર્ચ થયું હોય તે ખર્ચના પૈસાનો વાજબી બદલો લેવો એ જ તે પૈસા ઉપરનું વ્યાજ છે એમ ગણાય. ધણા ધંધાની નિષ્ફળતાનો આધાર આવી જતના વિચારના ધોરણ ઉપર રહેલો છે. પૈસાની અમુક ચોક્કસ કિંમત છે જ નહીં. પૈસા તરીકે પૈસાની કંઈ જ કિંમત નથી, કારણ સ્વતઃ તે કંઈ જ ઉપયોગમાં આવતો નથી. કામ કરવાના સાધનો અગર તૈયાર થએલી ચીજ ખરીદવા માટે જ પૈસાનો ઉપયોગ છે. એટલે જેટલા પ્રમાણમાં કંઈપણ ઉત્પન્ન કરવામાં અગર ખરીદ કરવામાં પૈસો મદદ કરે છે તેટલા જ પ્રમાણમાં તેની કિંમત અંકાય છે, જો કોઈપણ માણસ એમ ધારતો હોય, કે તેના પૈસા તેને પાંચ ટકા, છ ટકા રળાવી આપે તો તેણે તે પ્રમાણેના બદલો મળે તેવે ઠેકાણે તે પૈસા રોકવા જોઈએ, પરંતુ ધંધામાં રોકેલા પૈસો એ ધંધા પાસેથી જ બદલારૂપે લેવા મળે એ કંઈ વાજબી લેખાય નહીં. ધંધામાં રોકેલા પૈસો પોતે પૈસો મટી જાય છે, અને ઉત્પાદનના એક સમર્થ બળ તરીકે તે કામ આવે છે, અને તેથી તેની કિંમત તે શું ઉત્પન્ન કરી શકે છે તેના ઉપર અવલંબે છે, અને નહીં કે એ નક્કી કરી રાખેલા દર પ્રમાણે અમુક ચોક્કસ રકમ બદલામાં મળે તેના ઉપર. કારણ એવી રકમને અને જે અમુક

ધધામાં એ પૈસો રોકેલો છે તેને કશું લાગતું વળગતું હોતું નથી. જે ઠાકણે જનનો બદલો મેળવવાનો હોય તો તે કામનો પરિણામને અંત હોઈ શકે, પડેલો તો નહીં જ.

ધંધાધારી માણસો માનતા હતા કે ધંધાને આર્થિક મદદ આપ્યાથી આપણે ગમે તે કરી શકવાને સમર્થ છીએ એક વખત કદાપિ એ મદદ નિષ્ફળ જાય તો ફરી મદદ કરવાનું ચાલુ રખવામાં આવતું. આ પદ્ધતિ માત્ર ખરાબ કે અનિષ્ટ બાબતની પાછળ કંઈક સારું-સારા પૈસા-વેરવાની રમત સરખી જ હતી. આવી બાબતોમાં મોટે ભાગે વ્યવસ્થાની ખામીને લીધે જ ફરી મદદની આવશ્યકતા રહે છે, અને એ પ્રમાણે ફરી મદદ આપવાનું પરિણામ એ જ આવે છે કે એવી ને એવી અવ્યવસ્થા જગ વધારે લાંબા વખત સુધી ચાલુ રહે છે. આ રીત સંદાખોરિયા અર્થવાદીઓની ચોજાઈ ગઈ હતી છે. જે જગ્યા ઉપર સાચું કામ થતું હોય તેની સાથે તેમના પૈસાનો સંબંધ ત્યાંસુધી બધાય નહીં ત્યાંસુધી તેમના પૈસાનો તેમને કરોડ ઉપયોગ જણાતો નથી, અને ત્યાંસુધી ગમે તે રીતે તે જગ્યાનો કારભાર અવ્યવસ્થિત નથી થતો ત્યાંસુધી તેવા સંબંધ તેઓ કરી શકતા પણ નથી. આ રીતે, સંદાવૃત્તિ સેવતા અર્થવાદીઓ પોતાના પૈસા કંઈક વાસ્તવિક ઉપયોગને માટે બહાર કાઢે છે એવી ભ્રમભૂયક માન્યતા તેઓ સેવે છે. ખરી રીતે જોતાં, તેઓના પૈસા વાસ્તવિક ઉપયોગમાં વપરાતા જ નથી. ફક્ત મિન ઉપયોગના વાપરમાં જ તે પૈસા જતા રહે છે.

આ ઉપરથી મેં મારા મન સાથે ચોક્કસપણે એક એવો નિશ્ચય કરી લીધો હતો કે જે કંપનીમાં પૈસો પડેલો અને કામ પછી એ પ્રમાણેનો કામ-અને-પૈસાનો સંબંધ ગ્રહેતો હોય, અગર જેમાં શાહુકારો અને મોટા મોટા ધનિકોનો ભાગ હોય તેવી

કંપનીમાં મારે કદાપિ જોડાવું નહીં, વિશેષમાં, સમાજના હિતને બંધબેસતી વ્યવસ્થા જે પ્રકારના કામમાં થઈ શકે એમ ન હોય તે કામ જ ઉપાડવું નહીં એવો પણ મારો નિશ્ચય હતો. મારા થોડા વખતના અનુભવ, તેમજ મારી આગળપાછળ જે ચાલી રહ્યું હતું તેના નિરિક્ષણ ઉપરથી મને ખચિત સમજાયું કે પૈસો જ રળવાના ઉદ્દેશથી વેપારમાં કંપલાવવું એ કોઈ રીતે હિતાવહ નથી, અને કોઈ પણ માણસને જો કંઈ પણ કાયમનું પ્રાપ્ત કરવું હોય તો તે રીતે તે નહીં મેળવી શકે. તેમજ મને એમ પણ લાગ્યું કે પૈસો કમાવાનો આ કંઈ યોગ્ય માર્ગ પણ નથી. આ જ મારે પૈસો મેળવી શકાય છે એવી મારી ચોક્કસપણે ખાત્રી થવાની હતી બાકી છે. કારણ મારું ચોક્કસ માનવું છે કે સારા ધર્ધાનો પાયો માત્ર સેવાસાધના જ હોઈ શકે છે.

એક વેપારી પોતાના ધરાકને પોતાની ચીજનું વેચાણ કરી પરવારી જતો નથી. બિલકુલ, ધરાકની જોડેનો સંબંધ તો તેનો તે જ વખતથી શરૂ થાય છે. આવી સ્વયંચલિત ગાડીના સંબંધમાં એવી એકનું વેચાણ એટલે તેના ધરાકની સાથેનું પહેલ વહેનું ઓળખાણ પાડવાનો પ્રસંગ. જો એ ગાડી તેને બરોમર કામ આપે નહીં તો તે વેપારીને એમ લાગે કે એ ધરાકની જોડે ઓળખાણ ન થયું હોત તો જ સારું, કારણ પછી એની વસ્તુની જાહેગત બહુ ખરાબમાં ખરાબ થાય છે, એણે પોતાના પહેલવહેલા ધરાકને જ સંતોષ આપેલો નથી હોતો. એટલે આગળના વખતમાં આવી ગાડી-ઓના વેચાણની બાબતમાં વેચાણની ક્રિયાને જ ખાસ મહત્ત્વ અપાઈ. વેચાણ પછી ધરાકનું શું થયું, શું નહીં, તેની કોઈ પણ પ્રકારની ચિંતા રાખવામાં આવતી નહીં.

આવા પ્રકારની દુકાની દષ્ટિનું વલણ દર્શાવિયા વેચાણના

વેપારીઓનું જ હોય છે. જેટલું વેચાણ કરે તેટલા પ્રમાણમાં જ એ વેચાણ કરનારને પૈસા મળે એમ હોય તો જે ધરાકની પાસેથી સારી જેવી દલાલી મળી શકે એમ ન હોય તેની સાથે કંઈ પણ જીજ્ઞસ કરવાની આશા તેની પાસેથી રાખી શકાય નહીં. પાછળથી આજ મુદ્દા ઉપર અમે અમારી ફોર્ડ ગાડીઓ મોટામાં મોટા પ્રમાણમાં વેચાય એવું વાતાવરણ ઊભું કર્યું. ગાડીની જાત અને કિંમત જોતાં બજારમાં તેનો સારો ઉઠાવ ખચિત જ થયો હોત. પરંતુ અમે તેનાથી થે આમળ વધ્યા. મારો અભિપ્રાય એવો હતો કે અમારી ગાડી જે માણસે ખરીદ કરી હોય તેને તેના સતત વપરાશની અંદર કંઈ પણ અંતરાય નડવો જોઈએ નહીં, અને જો કદાચ એવો કંઈ અંતરાય અધવચ આવી પડે તો તાત્કાલિક તે અંતરાયને દૂર કરી ગાડી જેવી ને તેવી કરી આપવી એ અમારી એક ફરજ ગણાવી જોઈએ. ફોર્ડ ગાડીઓની ફત્તેહની ચાવી તેની અંદર પહેલેથી જ ને આવું ઉપયોગી નીવડવાનું તત્ત્વ દાખલ કરવામાં આવ્યું હતું તેમાં જ સમાયલી હતી. તે વખતની મોંઘામાં મોંઘી ગાડીઓ પણ આવાં સમારકામનાં ચાણાં ધરાવી શકતી ન હતી. જો તેવી તમારી ગાડી ભાગી જતી અગર બગડતી તો તમારે ગામમાં ફેર્ડ તેનું સમારકામ જાણુતો હોય તેના ઉપર આધાર રાખી એસી રહેવું પડતું, ન્યારે તમારો ખરેખરો એ બાબતનો હક્ક ગાડીના બનાવનારના ઉપર આધાર રાખવાનો હોય. જો એ સમારકામ કરનારો માણસ દીર્ઘ દષ્ટિવાળો હોય અને પોતાની પાસે ગાડીઓના જુદા જુદા ભાગોનો સારો જોવો જઈયો રાખતો હોય, તો ગાડીનો માલિક નસીબવાન—જો કે ઘણી ગાડીઓમાં એકબીજાના ભાગોની સહેલાઈથી અદલાબદલી થઈ શકે એવી જોગવાઈ જ હોતી નથી. બાકી એ માણસ જો કાર્ય-કુશળ ન હોય અને આવી ગાડીઓની રચના વિષેનું જ્ઞાન જોઈએ તેવું ધરાવતો ન હોય, અને ઠીક લાગ આવ્યો છે એમ સમજી ને

ગાડીઓ સમી કરાવવા આવે તેમાંથી સારો લાભ બિઠવવા પૂરતો જ સ્વાર્થ રાખે, તો એક સહેજ અમસ્તો પણ બગાડ એટલે અઠવાડિયાનાં અઠવાડિયાં ગાડી વગર ચલાવી સેવાની અગવડમાં પડ્યા રહેવું અને ગાડી સમી થઈ લઈ જતા પહેલાં સમી કરવાનું ને જમરું બિંદુ રજૂ થાય તે પ્રથમ આપી દેવાની તજવીજ કરવી- એટલો જ એનો અર્થ થાય. આવાં સમારકામ કરનારાઓ કેટલાક વખત સુધી આવી આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના ઉપયોગને ધણા મોટા ભય સમાન હતા. છેક ઇ. સ. ૧૯૧૦-૧૧ સુધી આવી ગાડીનો માલિક ધણો પૈસાદાર લેખવામાં આવતો અને તેની પાસેથી તો પૈસા પડાવવા જ જોઈએ એવી માન્યતા ધરાવવામાં આવતી હતી. શરૂઆતથી જ અમે એ વસ્તુસ્થિતિનો બરોબર સામનો કર્યો કારણ અમારી ગાડીઓની ખપત મૂર્ખ અને લોભી માણસોના સ્વાર્થથી અવરોધાયલી જોવા અમે ખુશી ન હતા.

આ તો જે વાત ચાલે છે તેનાથી કેટલાંક વર્ષો આગળ વધીને વાત કરી હોય એમ થયું છે. પણ મૂળ વાત એ જ છે કે પૈસાના ફામની અંદર બિહરતા ધંધામાં સેવાની ભાવનાનો અંશ જરાકે હોતો નથી, તે તો માત્ર તાત્કાલિક ઉપજના ડાંતર તરફ જ તેની દૃષ્ટિ રાખે છે. ધંધાની અંદર અમુક પૈસા કમાઈ સેવાનો વિચાર જો સૌથી પહેલો અને મોખરે ગખવો હોય તો અવિધ્યના ધંધાએ આજના ડાંતર માટેની પોતાની રીતિનીતિ સર્વસ્વ હોમી દેવી જોઈશે, સિવાય કે ડોઈ દૈવવશાત્ ધધો સારો ચાલે અને સેવા ભાવનાને અમલમાં મૂકવાનું શક્ય બને તે માટે તેમાંથી કંઈ બચત પણ રહે એવી જાતની વસ્તુસ્થિતિ હિતી થાય.

અને ધંધામાં પડેલા ધણા મનુષ્યોની અંદર એ પ્રકારનું વલણ પણ મેં જોયું કે જેને લઈને તેઓ પોતાને કમનસીમ માને

છે, નિરાશાવાદી જણાય છે, જે વખતે નિવૃત્ત થઈ સારી આવક ઉપર નભવાતું હોય તેવે વખતે વળી આ સખ્ત કામ કરવું શું એવું માને છે, અને તેથી એ ધંધામાંથી ખમી જવાની ઇચ્છા રાખતા હોય છે. તેઓ જિંદગીને એક જેમ બને તેમ વહેલા ખતમ કરવા યોગ્ય વિગ્રહ સમાન લેખતા હતા. આ પ્રકારનું વલણ તેમનું શા કારણથી હતું તે હું સમજી શકતો નહતો, કારણ મારા અભિપ્રાય પ્રમાણે જિંદગી વિગ્રહ સમાન ત્યારે જ લાગે છે કે જ્યારે મધ્યે પડી જવાની આપણી તીવ્ર ઇચ્છાને જોઈએ તેવો અવકાશ મળતો નથી. રથને પડી જઈ, સ્થીર થઈ ફરી રહેવું, એ જો ફત્તેહ ગણાતી હોય તો આપણે આપણા માનસની આલસ્યની બાબતને જ ટેળવવી પડે. પરંતુ વધવું અને વિકાસ પામવો એ જો ફત્તેહ મનાતી હોય તો આપણે હંમેશાં નવેસરથી જાગૃત જ રહેવાની જરૂર છે. ધણા ઉદ્યોગો માત્ર નામના જ ઉદ્યોગો થઈ રહેલા મેં જોયા. કારણ તેના સંચાલકો એવું માનવાવાળા હતા કે પહેલેથી જ પ્રમાણે તેની વ્યવસ્થા કરવામાં આવતી હોય તે જ પ્રમાણે હંમેશાને માટે તેની વ્યવસ્થા કાયમ રહેવી જોઈએ. પહેલાંના વખતમાં જો કે એ વ્યવસ્થા ઉત્તમ પ્રકારની ગણી શકાય એવી હશે, પરંતુ હાલના સમયમાં તો તેની ઉત્તમતા તેની ચંચળતા અને ચપળતામાં સમાયતી ગણવામાં આવે છે, નહીં કે ગર્ભ કાંતની ધરેડમાં જ ગમડયા કરવામાં. જિંદગી એ અમુક બિંદુએ જઈ ફરી રહેવું એવી સ્થિતિસ્થાપક પ્રવૃત્તિવાળી નથી, પરંતુ સતત પ્રવાસ સમાન છે. જે મુશ્કેલી પોતાને સંપૂર્ણ રથને પડી ગયો છે એમ માને છે તે પણ ખરી રીતે રથને પડી ગયેલો હોતો નથી. બધું જ પરિવર્તનના ચક્રમાં પરિવર્તન પામતું રહે છે, પરિવર્તન પામવાને માટે નિર્માણ થઈ ચૂકેલું છે. જિંદગી સરિતાના વહેણની માફક વહે જાય છે. આપણે એકોટી મહેદ્દાના ટ્રાક એક

અમુક વિભાગમાર્ને વિભાગમા રહી 'શકીએ,' પરંતુ તે પ્રમાણે ત્યાં રહેનાર મનુષ્ય સરથી તે છેવટ સુધી તેનો સ્તે મંથી રહેતો.

અને એકાદો ખોટા સંચયનથી જીવન-વિગ્રહ આપેા કદાચ શુભાવી બેસાય એવી બમમૂલક માન્યતામાથી જ એક પ્રકારની જડ નિયમીતતા પ્રત્યેનો પ્રેમ ઉદ્ભવે છે, એવું મેં તો જોયું છે. તેને લઈને જ માણસો અર્ધજીવત ટેવના પ્રવાહમાં તથાપ છે એક મોટી આને લીધે જ કોઈ નવીન પદ્ધતિથી જોડાનાં તળિયા બનાવવાના પ્રકારનો ભાગ્યે જ એકદમ અંગીકાર કરે છે, તેમ જ એક કારીગર પોતાના ધધાની અદર નધીન પદ્ધતિઓ સ્વીકા વાને ભાગ્યે જ ગજ હોય છે. અમુક પ્રકારે લાખા સમયથી કામ કરવાની ટેવ એક પ્રકારના એવા આતરિક જોમને પ્રકટાવે છે કે, જેને સહેજ પણ ખલેન પહોચતા આપણા સમગ્ર માનસને જાણે મહાન ધોકા પહોચતો હોય એવું આપણે અનુભવીએ છીએ જ્યારે દુકાન દારીની પદ્ધતિઓનો રીતસરનો અભ્યાસ હાથ ધવામા આવ્યો હતો અને કામ કરનારાઓને જે વધારા પડતી દોડધામ અને થાક લાગતા હતા અને તેથી તેને અતે તેઓ જે ઉત્પન્ન કરી શકતા તેના કરતા ઓછી દોડધામ અને થાકમા વધારે ઉત્પન્ન કરી શકે એવું શિખવનાની યોજનાની તેમને જાણુ 'ઠરવામા આવી ત્યારે તેની વિરદ્ધમા તે કામ કરનારાઓએ પોતે જ જમરો પોકા જાઠાવ્યો જો કે તેઓની મહેનતમાથી તેમને મળતુ હતુ તેના કરતા વધારે મેળવવુ એ જ માત્ર તેઓની આ રમત હતી એવી તેઓની ધારણા તો હતી જ, પરંતુ ધણા વખતથી પડી ગએના ચીનાની ધરેડમા આપ્યા જવામા આથી જે અતગમ ઉમો ચતો હતો તે તેમને વધારેમા વધારે ખૂચતો હતો. ધધાધારી મનુષ્યો પોતાના જુતા ને જુના ધધાને વગડ્યા નહે છે, કારણ કે એ જુનો માર્ગ તેમને અટકો મધો પ્રિય થઈ પડેો ડાયે છે કે નવો માર્ગ પડે-

વાને તેઓ જરાયે રાજી હોતા નથી. દરેક ઠેકાણે એવા જ માણસો વધારે નજરે પડે છે જેઓ ગઈ કાલેને જૂતકાળની અંદર સમાવી દેવાનું જાણતા નથી હોતા, અને જેઓ આજને વહાણે ઉઠે છે તોયે તેમના ગત વર્ષના વિચારો એના એજ મહમપણે લઈને જતા હોય છે. હવે તો એ એક સર્વ-માન્ય સૂત્ર તરીકે જ ગણાવી શકાય કે જ્યારે કોઈ પણ બાજતમાં પોતે પોતાની ખાસ પદ્ધતિ શોધી કઢાડી છે એવા માણસ વિચાર કરતો હોય છે ત્યારે તેણે પોતાનું આંતર-નિરીક્ષણ બારીકમાં બારીકપણે કરી લેવું ધટે છે કે પોતાનું માનસ તો બરાબર જાગૃત છે કે કેમ. જિંદગીભરને માટે અમુક એક ઠેકાણે પોતે ચોક્કસપણે નિયોજાઈ જ ગયો છે એવું માનવામાં મનુષ્ય અગમ્ય બયને મોતરે છે, કારણ એના અર્થ એ જ થાય કે પ્રગતિના ચક્રના એક બીજા જ આયકાની સાથે તેણે પોતાના સ્થાનેથી ઉચ્ચકાંઠ વેગળા જઈ પડવું પડશે.

આપણે મૂખી ગણાઈએ એવા બીજો પણ એક મોટો ભય તેમાં સમાયેલો છે. કેટલાંયે માણસો મૂખી ગણાવાની ધણી બીક રાખે છે, અને પોતાનાં કાર્યોને તે પ્રમાણે અમલમાં મૂકે છે. જેને તેની જરૂર છે તેને માટે લોકમત એક જખરજસ્ત નિયંત્રણ રાખનારું સાધન ગણી શકાય. કદાચ એ પણ ખરું છે કે જનતાના મોટા બાગને આ પ્રમાણેના લોકમતના નિયંત્રણની જરૂર છે. મનુષ્ય જાતે પોતે હોય તેના કરતાં લોકમતની બીક તેને વધારે સારો બનતાં શિખવે છે—નૈતિક દષ્ટિએ કદાચ સારો નહીં, તો પણ સામાજિક દષ્ટિએ તો સારો તો ખરો જ. પરંતુ સત્યની ખાતર મૂખી ગણાવું એ કંઈ ખરાબ નથી. ખુબીની વાત તો એ છે કે એવા મૂખીઓ પોતે મૂખી ન હતા એવું સાબિત કરી દેખાડવા માટે ધણે લાંબો કાળ ચિરંજીવ રહે છે, પોતે જાતે જીવતા નથી હોતા તો પણ તેમણે જે કાર્ય આદરેલું હોય છે તે પણ એટલા તો લાંબા સમય સુધી

ચાલુ જ રહે છે કે જે ઉપરથી તેઓ સાવ મૂખો જ હતા એવું ક્ષણિત થઈ શકતું નથી.

પૈસો કમાઈ લેવાના વિચારની અસર, થાપણ ઉપર નફો મેળવવાનો આગ્રહ, અને તેનાથી પરિણમતી કામની બેદરકારી, અને સેવાવૃત્તિનો અભાવ,—મને પોતાને પણ આ બધું ધણી રીતે દશ્યમાન થતું હતું. ધણી ખરી મૂકેલીઓનું એ મૂળ હતું. મજૂરોને કુંઠા દર અપાવવામાં પણ એ કારણભૂત હતું, કારણ કે કામની ઊંચા પ્રકારની દેખરેખ અને દોરવણી સિવાય મજૂરોને ઊંચા દર આપવા પાત્રવે એમ નથી હોતું. ધણા ખરા માણસો કામ કરવાને માટે પોતે સ્વતંત્ર હોવા જોઈએ એમ ઇચ્છે છે; પરંતુ પ્રચલિત પદ્ધતિની અંદર તેઓ સ્વતંત્ર નહીં શકતા જ નથી. મારા પોતાના જ પહેલ-વહેલા અનુભવની અંદર હું સ્વતંત્ર રહી શકતો ન હતો, મારા સ્વતંત્ર વિચારોને હું કોઈ પણ રીતે અમલમાં મૂકી શકતો ન હતો. પૈસો કેવી રીતે વધારે મળતો રહે એ જ ઉદ્દેશની આસપાસ બધી યોજનાઓ થતી. કામ અમર મજૂરીનો વિષય છેક છેવટની ગણતરીનો રહેતો. અને આ બધાંયે કરતાં વિચિત્રમાં વિચિત્ર તો એ હતું કે એ વસ્તુસ્થિતિ ઉપર જાણે એ જ યોગ્ય હોય એવી રીતે પૂરકળ આમલ પૂર્વક ભાર મૂકવામાં આવતો હતો. પૈસાને મજૂરી પહેલાં મૂકવો એ તદ્દન અયોગ્ય છે, તર્ક વિરૂદ્ધ છે એવું કોઈને પણ ભાગતું ન હતું, જો કે દરેક જણ એ વાત તો કષુધ કરતું જ હતું કે જે કંઈ નફો મેળવવાનો હોય તે કામમાંથી જ મળી શકે એમ હોય છે. પૈસો મેળવવા માટે મજૂરીનો જે દેખીતો કુંઠા માર્ગ છે તેના કરતાં પણ કોઈ બીજો વધારે કુંઠા માર્ગ જોણી કાઢવાની તીવ્રેચ્છાનું આ પરિણામ હતું.

ઉદાહરણ તરીકે, હરીદાઈનો દાખલો લ્યો. મેં જોયું કે હરી-

કાર્ષ્ણિક આકૃત સુમાન લેખવામાં આવતી હતી, અને એક સારો વ્યવસ્થાપક કૃત્રિમ સાધનોદ્વારા ઈંગરો મેળવી લઈ પોતાના હરીફોના બધા માર્ગો બંધ કરી દેતો. આમ કરવાનું કારણ એ હતું કે તેઓ એની માન્યતા ધરાવતા હતા કે અમુક થોડક જ માણસો ખરીદ કરી શકે એવા છે, અમિ તેથી કરીને બીજાની હરીફાઈમાં પોતાનો કંઈ આગળ વધારવાને માટે આ પ્રમાણે કરવાનું જરૂરી હતું. ટેટલાકોને યાદ હશે કે પાછળથી ઘણી આ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના બનાવનારાઓ ધી સેફ્ટન પેટન્ટના આશ્રય તથા એકમંડળીમાં એકત્ર થયા, કારણ તેમ કરવાથી ગાડીઓની કિંમત ઠરાવવાનો અને સંખ્યા બહાર પાડવાનો બધો હક્ક પોતાની સ્વાધીનતામાં કાયદા-પૂર્વક આવી શકતો હતો. ઘણા વેપાર-ઉદ્યોગના સંઘો જે હાસ્ય-જનક વિચાર સેવે છે કે વધારે નહીં પરંતુ ઓછું કામ કરવા છતાંયે વધારે નફો મેળવી શકાય છે તેજ આ મંડળી પણ સેવતી હતી. હું માનું છું ત્યાં સુધી આ વિચાર અને આ યોજના ઘણી જુની પુરાણી છે. જે માણસ પોતાનું કામ બરોબર રીતે કરે છે તેને પૂરતું હંમેશાં મળતું નથી એ વસ્તુસ્થિતિ શી રીતે બની થવા પામે છે તે હું તે વખતે સમજી શક્યો ન હતો તેમ હજી પણ મારી ધ્યાનમાં એ વાત બિતરતી જ નથી. હરીફાઈની સાંથે સુદ્ધ આદરવામાં જે વખત વ્યતીત કરવામાં આવે છે તે કેવળ વૃથા જ શુભાવવામાં આવે છે. તેને બદલે કામ કરવામાં એ વખત ગળાય તો અહીં સ્પર્ક પરિણામ નિષ્પન્નવી શકાય. ખરીદ કરવાને માટે તો જનમજી તેટલા મનુષ્યો તૈયાર હોય છે, માત્ર તેમને બોધતી વસ્તુઓ અનુકૂળ કિંમતે તેમને પૂરી પાડવી જોઈએ. (જાતીય સેવા અંગે માસની આપણે કરેલા મારફતની સેવા, એ બંનેના ક્ષેત્રને આ સિદ્ધાંત સરખી રીતે લાગુ પડે છે.)

મારુજીઓ ચિંતનની સમયમાં હું, એક આગસ્ટ-ચર્ચ બેસી રહ્યો

ન હતો. ચાર સીતીન્ડર (ભુંગળાકાર પાત્ર) વાળી મોટર અને સર-
તોમાં દોડે એવી મોટી ગોડીઓની એક જોડ ખનાવવાના અમારા
કામમાં અમે આગળ વધતા હતા, અને પુષ્કળ વખત મળતો
હતો, કારણ મારો ધંધો મેં કદી પણ છોડ્યો ન હતો. માણસ
પોતાનો ધંધો છોડી શકે એવું હું માનતો જ નથી. દિવસના વખ-
તમાં તેનો તેને વિચાર આવવો જોઈએ, અને રાતના વખતમાં તેનાં
તેને સ્વપ્નાં આવવાં જોઈએ. પોતાનું કામ કચેરીમાં પોતાને કામ
કરવાના કલાકોની અંદર કરવું, સવારમાં તે કામ હાથ પર લેવું,
સ્નાન કરી દેવું, અને ખીખ દિવસના સવાર સુધી તેને વિશે કંઈ
પણ ચિંતા રાખવી નહીં—એ, બધી યોજના છે તો બહુ સુદૃઢ.
જો પોતે જીવનભર પારકાની દોરવણી ઉપર નભવા માગતો હોય,
ઠાઈપણ કાર્યના દોરવનાર કે વ્યવસ્થાપક તરીકે નહીં પરંતુ એક
નોંકર, બહુ તો એક જવાબદાર નોંકર તરીકે જિંદગી પૂરી કરવા તે
રાજી હોય, તો આ યોજના પ્રમાણે બધું બરાબર ચક્ર શકે. જાતે
મહેનત કરનાર મજૂરના સંબંધમાં તેના કામ કરવાના કલાકોની
કંઈ પણ મર્યાદા તો હોવી જ જોઈએ, નહીં તો તે પોતાની જાતને
તદ્વત ધસી, યુમાવી નાંખશે. હમેશને માટે જાતે મહેનત કરનાર
મજૂર તરીકે જ જો તે રહેવા માગતો હોય તો મીલની સિસોટી
વાગતાં તેના કામ સંબંધી બધું તેણે જૂલી જ જવું જોઈએ, પરંતુ
જો તે તેનાંથી આગળ વધવા માગતો હોય, અને કંઈ પણ કરવાની
અભિલાષા રાખતો હોય તો એ મીલની સિસોટી તેના આખા
દિવસના કામ સંબંધી તેનામાં વિચાર ઉત્પન્ન કરી તે કામ વધારે
સારી રીતે કેવી રીતે કરી શકાય તેના કંઈ ઇલાજ શોધી કાઢવા
પાછળ મંથન ચલાવવાની પ્રેરણા પ્રકટાવનાર તરીકે ગણાવી જોઈએ.

જે અનુબંધ કામ અને ચિંતનને માટે મોટામાં મોટી શક્તિ
ધરાવતો હોય તે ક્ષેત્રમુદ થતો જ જોઈએ, જે માણસ હંમેશાં

કામ કરે છે, પોતાનો ધંધો છોડતો નથી, આગળ ધપવા માટે ઉદ્યુક્ત રહે છે, અને તેથી આગળ ધપી પશુ શકે છે તે ને માણસ પોતાની માનસિક અને શારિરિક શક્તિ કચેરીના નિયત કરેલા કામ-કાજને માટે વાપરી જાય છે તેના કરતાં વધારે સુખી છે કે કેમ તે હું કહેવાની હિંમત નહીં કરું, કારણ હું તે જાણતો નથી. એ પ્રશ્નનો નિર્ણય કરવાની ખાસ કંઈ જરૂર પશુ નથી. દસ ઘોડાઓનું જળ ધરાવતું એન્જિન વીસ ઘોડાઓનું જળ ધરાવતા એન્જિન નેટલું નહીં જ ખેંચી શકે. ને માણસ કચેરીના કામકાજની અંદર માનસિક જળ વાપરે છે તે પોતાની શારિરિક શક્તિ ઉપર મર્યાદા તો મૂકે જ છે. ને બાર વહેવાનો તેને માથે સદાયભો છે તેટલો જ વહન કરી બેસી રહેવું હોય તો બસે તે જાય-તે તો કરે જ છે; પરંતુ ખીજે જેણે પોતાની શારિરિક શક્તિ વધારીને તેના કરતાં વધારે બાર વહન કરવાની યોગ્યતા કેળવી હોય અને તે પ્રમાણે તે વહન કરતો હોય તેણે તો ફરિયાદ કન્વી જોઈએ નહીં. આરામ અને કામનાં પરિણામ જુદાં જ આવવાનાં. મનુષ્યને જે આરામ જોઈતો હોય અને તે જે તેને મળે તો તેણે ફરિયાદ કરવાનું કંઈ કારણ નથી. પરંતુ આરામ અને કામમાંથી નિપજતાં પરિણામો જન્મે એકી વખતે તે ન મેળવી શકે.

તે વર્ષમાં ધંધાના વિષયને લગતું ને કંઈ હું શીખ્યો. તેને નક્કર શબ્દોમાં નીચે પ્રમાણે હું મૂકું છું: ત્યારપછી દરેક વર્ષે કંઈને કંઈ વધુ હું શીખતો જ રહ્યો છું, છતાં એ પ્રથમનાં ને મારાં અનુમાનો બંધાયાં છે તેમાં ફેરફાર કરવાની જરૂર મને જણાઈ નથી:—

૧) આર્થિક પરિસ્થિતિ કામની આગળ મૂકવામાં આવે છે અને

તેથી કરીને કામના આંતરિક જોમનો હાસ થાય છે, અને સેવાની ભાવનાનું તેનું બીજ નાશ પામે છે.

(૧) કામને બદલે પૈસો કમાવાનો પહેલો વિચાર કરવાથી નિષ્ફળતાનો ભય આપણે વહેલો વહોરી લઇએ છીએ અને એ ભય ધંધાના આગળ વધવાનાં બધાં દાર બંધ કરી મૂકે છે. હરીશ્ચંદ્રનો બાહુ તેને બીવડાવે છે. પોતાની જુની ચાલતી આવતી પદ્ધતિઓમાં ફેરફાર કરવાથી પણ તે બીએ છે, અગર પોતાની સ્થિતિમાં સહેજ પણ ફેરફાર સૂચવાતો હોય એવું કરવાની તેની હિંમત ચાલતી નથી.

(૨) સેવાની ભાવનાને જે અગ્રસ્થાન આપે છે તેને માટે રસ્તા ખુલ્લો છે. પોતાનું કામ સારામાં સારી રીતે કરવાની ધગશ સૌથી મોખરે રાખનારને માટે માર્ગ ખુલ્લો છે.

પ્રકરણ ૩ જી.

ધંધાની શરૂઆત.

૮૧, પાર્ક-એસ નામની જગ્યા ઉપર આવેલી, છટાથી બાંધેલી, મારી નાની સરખી દુકાનની અંદર નવી ગાડી બનાવવાની કેટલીક રીતો, અને એની રચનાનું સ્વરૂપ, ખીલવવાનો મને પ્રુબળ અવકાશ મળ્યો હતો. મારે જોઈએ તેવું અને મારા મગજમાં રમી ગયું હતું તેવું એક મંડળ યોજવાનું જે મારાથી બની શક્યું હોત તો પણ એ તો તદ્દન દેખીતું હતું કે જે ધરેડની ગાડીઓ બનાવવાની પદ્ધતિઓ પ્રચલિત હતી તે ધરેડની અંદર રહી સારામાં સારી અને ઓછી કિંમતે વેચી શકાય એવી મોટર ગાડી હું તો બનાવી શક્યો ન જ હોત.

એ તો દરેક જાણુ જાણે છે કે એકની એક વસ્તુને એક કરતાં અનેક વખત કરવામાં આવે તો પહેલી વખત કરતાં બીજી વખત તે વધારે સારી બની શકે. આ વાતનો સ્વીકાર તે વખતના કારીગરોએ કેમ કર્યો નહીં હોય એ કહી શકાય નહીં; કદાચ તેમના મગજમાં એવો ખ્યાલ દઢ થઈ ગયો હોવો જોઈએ કે વસ્તુનું વેચાણ કરવાને માટે તેને તાત્કાલિક-વહેલી વહેલી-બનાવી ઠાડવાની અગત્ય વધારે છે, તેને સારી બનાવવા જતાં જે વખત જાય તે ઠાડવાનું તેમને પાલવે નહીં. ધંધાધારીઓની જુના પુરાણા વખતથી, આ એક ટેવ કહો કે રઢી કહો, એવું યર્ષ ગયું છે કે જે પ્રકારની માલની માગણી કરવામાં આવી હોય તેવા પ્રકારનો માલ બનાવી આપવો, એટલે બસ. આ કેટલું અયોગ્ય છે તે બતાવવાને માટે ધારો કે આપણે એકસો માણસોને અમુક એક ચીજ કેવા પ્રકારની જમાવણી છે તેને માટે રૂઢીએ, અને તેઓમાં રા' જવાબ આવે છે તે જોઈએ. એ સોમાંના લગભગ એકથી તો તે વિશે કંઈ

નળ્યતા ને નથી હોતા તેઓ તો જિવદું ખંનાવનાર ઉપરજ તે વાંત
છોડી દે એવા હોય છે. 'પંદર' જણા એવું માનનારા હશે કે એ
આખતમાં તેમણે કંઈ કહ્યું નોંધએ અરુ, મ્યારે પાંચ ન જણા
પોતાને શું ગમે છે, શું નહીં તે કારણો સાથે ચોક્કસ જણાવી
શકે એવા હોય છે. કોઈ પણ માનના ઘરાકોમાં ઉપર પંચાણુ 'ટકા
ગણાવ્યા તેવા જ પ્રકોગના માણસો હોય છે. હવે જે પાંચ ટકા રચ્યા
તેમાંના કેટલાક એ ખાસ કામને માટિની કિંમત આપી શકે એવી
શક્તિ ધરાવતા નથી હોતા. એટલે ઘરાકોમાં સમજી અને કિંમત
પણ આપી શકે એવા તો ઘણા જ જુજ હોવાના. ઉપર પંચાણુ
ટકા જે ગણાવ્યા તેમાંના દસ કે 'પંદર' માનની જાત ઉપર કિંમત
આપવાના; અને આડીના તો જાતે 'જેવા વગર કિંમત ઉપર
આધાર રાખી ખરીદ કરવાના. દિવસે દિવસે એવા માણસો આજા
ધેતા જાય છે. ખરીદ કરનારાઓ ખરીદ કરવાની ખુખીઓ શીખે છે.
એટલે જે આ 'પંચાણુ' ટકા માણસોને ખધી રીતે સાગમાં સારી
સેવા કંઈ વસ્તુ આપી શકશે તેનો જુરોજર ખ્યાય ગખી તે વસ્તુ
જિંયામાં જિંચી જાતની ખનાવવાની તજવીજ કરવામાં આવે અને
તેને આજામાં આજી કિંમતે વેચી શકાય એવી રીતે કરવામાં આવે
તો તે વસ્તુની સર્વ-સામાન્ય માગણીને તમે પહોંચી શકશો, સંતોષી
શકશો, એ ચોક્કસ માનજો.

આ કંઈ "સ્ટેન્ડર્ડીઝીંગ" (રહેણીનું ધોરણ નક્કી કરવાની
'ક્રિયા') કહેવાય નહીં. એ શબ્દનો ઉપયોગ આપણને મુશ્કેલીમાં
દોરી જાય એવો છે, કારણ એમાં ખનાવવાની વસ્તુના સ્વરૂપની
અને પદ્ધતિઓની અમુક પ્રકારની ચોક્કસાઈ થઈ ગઈ છે એવા
પ્રકારની સમજ સમાયલી છે, અને તેથી કરીને સાધારણ રીતે એમાં
કારીગર જે વસ્તુ પોતે વધારેમાં વધારે સહેલાઈથી ખનાવી શકે અને
જેને વેચવાથી પોતે વધારેમાં વધારે નફો મેળવી શકે એવી હરકાઈ

વસ્તુ બનાવવાનું જ તે પસંદ કરે છે. એ વસ્તુના સ્વરૂપ કે તેની કિંમતમાં સામાન્ય જનતાનો સવાલ વિચારવામાં આવતો જ નથી. એ “રેન્ડર્ડાઈઝેશન” (રહેણીનું ધોરણ નક્કી કરવું તે) પાછળ મૂખ્ય વિચાર એ રહેલો છે તે વધારે નફો મેળવવાને માટે કેવી રીતે શક્તિમાન થવાય એ જ છે. અને તેના પરિણામને અંગે એકની એક વસ્તુ પૂરતી કરકસર સાથે જો બનાવવામાં આવે તો બનાવનારને દિવસે દિવસે વધારે ને વધારે નફો મળતો જ રહે છે. માલ પછી તે વધારે પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન કરી શકે છે અને તેને ખર્ચ ન પડે તેમ ખર્ચમાં તેના માલનો જથ્થો એટલો બધો વધી પડે છે કે ધણી તો પછી વેચાતો જ નથી. એ માલ ઓછી કિંમતે જો વેચી દેવામાં આવે તો વેચાય ખરો. ખરીદશક્તિ તો હંમેશાં એની એજ હોય છે. પરંતુ દર વખતે કિંમતના ઘટાડા સાથે તે સામે જવાબ વાળી શકે એવી નથી હોતી. એક વસ્તુ જોઈએ તે કરતાં જોઈ કિંમતે એક વખત વેચવામાં આવી હોય, અને ધંધાની મંદીને લીધે એની એ વસ્તુની કિંમતમાં ઘટાડો કરવામાં આવે તો ધણી વખત એ વસ્તુના ઉઠાવની બાબતમાં આપણે નિરાશા જ સેવવી પડે એવું થાય છે. અને તેનું કારણ સમજી શકાય એમ છે. જનસમાજ તો ધણી કાળજી અને સાવચેતી વાળો જ હોય છે. તે માને છે કે કિંમતમાં જે ઘટાડો કરવામાં આવ્યો છે તે માત્ર દંભ છે, અને તેટલા સારું ખરેખરો ઘટાડો થાય છે કે કેમ તેની તપાસ રાખતો તે વાટ જોઈ જોસી જ રહે છે. એથી બિલકુલ, બનાવટની કરકસરમાંથી ઉપજતો લાભ કિંમતને હવડી કરવાના ઉપયોગમાં લેવામાં આવતો હોય, અને જો જનસમાજ સારી પેઠે જાણતો હોય કે બનાવનારનો ધંધાની એ હંમેશાની નીતિ જ છે તો તેને તેનામાં સારો વિશ્વાસ ઉત્પન્ન થાય અને તે પ્રમાણે તેના માલનો ઉઠાવ થતો રહે. એવો બનાવનાર હંમેશાં

પ્રામાણિક જ કિંમત બેશે એવો વિશ્વાસ પેદા થાય છે. એટલે "સ્ટેન્ડર્ડાઇઝેશન" (રહેણીનું ધોરણ નક્કી કરવું તે) ન્યાં સુધી વસ્તુની કિંમત વારે ધડીએ ઓછી કરવાની નીતિ સ્વકારતો નથી. ત્યાંસુધી ખરાબ ધંધો ગણાય છે. જનતાને તો હમેશાં એ નવાઈ જ લાગતી રહેવી જોઈએ કે એટલા પૈસામાં આટલું બધું એ શી રીતે મેળવી શકે છે.

જે અર્થમાં હું "સ્ટેન્ડર્ડાઇઝેશન" (રહેણીનું ધોરણ નક્કી કરવું તે) સમજું છું-પોતાની સારામાં સારી ખપતી વસ્તુ ઉપર પોતાનું બધુંએ ધ્યાન રોકી દેવું એ અર્થ-એ સામાન્ય રીતે નથી સમજવામાં આવતો. પ્રથમ તો જનસમાજને કઈ વસ્તુ વધારેમાં વધારે રુચી તેના ઉપર અને ત્યાર બાદ તે વસ્તુ કેવી રીતે ખનાવી શકાશે તેના ઉપર રાત દિવસ અને કદાચ વધે સુધી પણ વિચાર કર્યા કરી યોજના ઘડી કાઢવી તેનું નામ "સ્ટેન્ડર્ડાઇઝેશન". ખેનાવટની ચોક્કસ ક્રિયાઓ તો આપોઆપ પાછળથી જીગી આવશે. એટલે કે, આપણા ધંધાનો પાયો નક્કી ઉપર ન ચલ્યતાં ઉપયોગ ઉપર ચલાવવું તો જે આખરે જોઈએ છીએ તે બધો નફો આપણને મળી રહેશે અને આપણો ધંધો મજબુત પાયા ઉપર ચાલી શકશે.)

આ બધું મને સ્વયં-સિદ્ધ જેવું લાગે છે. જે રાઈ ધંધો આગળ જણાવી ગયા તેવા પંચાણું ટકા માણસોના ઉપયોગમાં આવવા માગતો હોય તેણે તો આ જ પાયા ઉપર પોતાના ધંધાના ચલ-તગનું મંજણ રચવું જોઈએ. ધંધો માત્ર શા માટે આ સિદ્ધાંત ઉપર નથી ચાલતો તેજ મને તો નવાઈ લાગે છે. હાથમાંનો ઝંઘર તે જ દુનિયામાં જાણે એક ઝંઘર હોય એવી ભાવનાથી તેને પકડી રાખવાની જે દેવ ધંધાધારીઓમાં જેવામાં આવે છે, તેને, ઉપર પ્રમાણે જો કામ ચલાવવું હોય તો, શૂલી જવી પડે છે. કેટલેક અંશે એ દેવ શૂસાતી જતી લાગે છે. આ દેશના બધા મોટા

અને ક્ષેત્રમંદીથી ચાલતા છુટક છુટક માત્ર વેચનારા બંડારો અમુક અમુક માલની એક જ કિંમત રાખીને બધો વ્યવહાર કરે છે. હવે એનાથી એક જ પગલું આગળ ભરવાની જરૂર છે. માલ લેનારને કેટલું સડન કરવું પડશે એ વિચાર ઉપર કિંમત આંકવાની ને પદ્ધતિ છે તેને બદલે તે માલ ઉત્પન્ન કરવામાં શું ખર્ચ થાય છે, શું નહીં, તે જોઈ એ ઉત્પન્ન કરવાના ખર્ચમાં ઘટાડો કરી તે ઉપર કિંમત આંકવાની પદ્ધતિનો અંગીકાર કરવો જોઈએ. ને માલ ઉત્પન્ન કરવાનો છે તેનું સ્વરૂપ જો પહેલેથી બરોગર અભ્યાસ પૂર્વક નક્કી કરવામાં આવે તો તેમાં દેરફારો કરવાના ઘણા થોડા આવે. પરંતુ બનાવવાની પદ્ધતિઓમાં દેરફારો વારંવાર અને કુદરતી રીતે જ થયા કરવાના. અમે જે જે કંઈ કરવાનું માથે લીધું છે. તેમાં આ અમારો જાત અનુભવ થએલો છે તે કહીએ છીએ. એ બધું ઠેવું કુદરતી રીતે જ થયે ગયું છે એ હું આગળ ઉપર જણાવીશ. અત્રે મારે આ બધું કહેવામાં જે મુદ્દા ઉપર ખાસ ભાર મુકવાનો છે તે એ છે કે જે માલ ઉત્પન્ન કરવાનો છે તેના ઉપર પાછળથી પોતાનું સર્વસ્વ ધ્યાન રોકી શકાય તેને માટે તે સંબંધી પહેલેથી જ પુષ્કળ પ્રમાણમાં અભ્યાસ કરેલો હોવો જોઈએ. એ કંઈ એક બપોરે બેઠા અને વિચાર ચલાવ્યો એટલે થઈ ગયું એવી સહેલી વાત નથી.

આ અખતરાના વર્ષ દરમિયાન ઉપર પ્રમાણેના વિચારો માગ મનની અંદર બંધાયે જતા હતા. ઘણું ખર્ચ અખતરો સરત માટેની ગાડીઓ બાંધવામાં કરવામાં આવતો હતો. કારણ તે દિવસોમાં પ્રથમ પંક્તિની ગાડી સરતમાં દોડે એવી હોવી જ જોઈએ, એવો વિચાર રૂઢ થઈ ગયા જેવો હતો. અંગત રીતે સરતમાં મને કંઈ રસ ન હતો. પરંતુ બધા જ એ પ્રમાણે કરતા હોવાથી મારે પણ તે જ પ્રમાણે કરવું પડ્યું.

ઈ. સ. ૧૯૦૩ની અંદર દાંઝ કુપરની મદદથી મેં એ ગાડીઓ માત્ર ઝડપના આશયથી જ બનાવી. બન્ને તદ્દન સરખા જેવી જ હતી. એકને “૯૯૯” સંખ્યાથી ઓળખવામાં આવી. બીજાનું નામ “એરો” પાડ્યું. એંશી હોર્સ પાવરના બળવાળાં ચાર મોટાં સિલિન્ડરો (ભુંગળાકાર પાત્રો) મેં અંદર મૂક્યાં હતાં. આજ સુધી આટલા બળવાળાં સિલિન્ડરો (ભુંગળાકાર પાત્રો) મૂક્યાં કોઈના સાંભળવામાં આવેલાં ન હતાં. આ સિલિન્ડરો (ભુંગળાકાર પાત્રો)નો અવાજ જ એટલો બધો થતો હતો કે માત્ર તેના અવાજથી જ માણસ અધમૂઓ થઈ જતો. બેસવાની એક જ જગ્યા તેમાં રાખવામાં આવેલી હતી. એ ગાડીઓ મેં તથા કુપરે ચલાવી જોઈ. અમે તેને તેની છેવટની વધારેમાં વધારે ગતીએ છોડી મૂકી હતી. તે વખતની અમારી લાગણીઓનું વર્ણન હું શબ્દોમાં બરોબર આપી શકું તેમ નથી. એમાંની એકાદીમાં ફરી આવ્યા પછી નાયગરાના ઘોષ ઉપર થઈને જવાનું હોય તો તે પણ માત્ર એક રમત જેવું જ લાગે એવી એની ઝડપ હતી. “૯૯૯”ની ગાડી જે અમે પહેલી બહાર પાડી હતી તેને સરતમાં મૂકવાની જવાબદારી લેવાની મારી તેમજ કુપરની ઇચ્છા ન હતી. કુપરે કહ્યું કે ગતી ઉપર જ બળે પોતાનું જીવન નભાવતો હોય એવા એક માણસને તે ઓળખતો હતો. એને મન કોઈપણ ચીજની ગમે તેટલી ઝડપ વીસાતમાં નહોતી, એટલે સ્ટ્રાટ લેટ નામના શહેરની અંદર તેણે તાર કચો અને બારને આંદોળિત નામનો એક ધંધા-ધારી, પગગાડી (વાયસીકલ) ચલાવનાર માણસ, આવી પહોંચ્યો. તેણે મોટરગાડી કોઈ દિવસ ચલાવી ન હતી, પરંતુ પ્રયત્ન કરી જોવાનો વિચાર તેને ગમી ગયો. તેણે કહ્યું કે ગમે તે ઉપર એક વખત તો તે પોતાની અજમાયશ કરવાને ખુશી હોતો.

ફક્ત એક અઢવાડિયામાં મોટરગાડી કેમ ચલાવવી તે દે

અને શીખવ્યું. બીક જેવું કશું હો એવું તો તે સમૂળગું બાલુતો જ ન હતો. એ રાક્ષસને ઠેવી રીતે કાણુમાં રાખવો એટલું જ માત્ર એને તો શીખવાનું હતું. તે ગાડીને કાણુમાં રાખવાની તેને જે મહેનત તે વખતે હતી તેની સાથે આજની ઝડપીમાં ઝડપી ગાડીને કાણુમાં રાખવાની જે મહેનત પડે છે તેને સરખાવતાં આજની ગાડીમાં પડતી મહેનતનો કંઈ જ હિસાબ નથી એમ કહીએ તો તે અતિશયોકિત ભરેલું જરાકે નથી. “ સ્ટીઅરિંગ વ્હીલ ” નો તો તે વખતે વિચાર સરખો પણ ઉત્પન્ન થયો ન હતો. પહેલાં મેં જે ગાડીઓ બનાવેલી હતી તેને “ ટીલસ ” રાખેલાં હતાં. આ ગાડીમાં મેં બે હાથે પકડી શકાય એવું “ ટીલર ” રાખેલું હતું, કારણ ગાડીને સીધી રાખવાને માટે એકાદ જગરા માણસમાં જેટલું જોર હોય તેટલું બધું જોર તેણે વાપરવું પડે એવું હતું. જે સરત માટે અમે કામ કરતા હતા તે ઓસે પોઇન્ટ નામના રસ્તા ઉપર ત્રણ માઇલ દૂર થવાની હતી. તે વખતના સરતના રસ્તાઓને સાચીય, રીતે કંઈ તેની કિનારોથી બાંધી લેવામાં આવ્યા ન હતા. એક મોટર ગાડી ધીમે ધીમે ડેટલી ઝડપ પકડશે તે પણ કોઈ બાલુતું ન હતું અને રસ્તામાં જે ફેર, વળાંક, કે ચક્કરો, એ ગાડીઓને લેવડાવવાં પડે એવાં હોય તે ડેટલાં જોખમકારક હશે તે ઓલ્ટરીફ્ડ કરતાં બીજો કોઈ વધારે સારી રીતે બાલુતો ન હતો. એટલે તેણે ગાડીમાં જેવી બેઠક લીધી કે તરત આનંદપૂર્વક જણાવવા લાગ્યો કે “ આ રથ મને મારો જાન લે. પરંતુ પાછળથી લોકો એવું જરૂર કહેશે કે જે વખતે આ ગાડી મને પોતાને રસ્તાની કિનાર ઉપર થઈને કુદાવીને લઈ ગઈ તે વખતે હું બચકર ઝડપે તેને હંકારી રહ્યો હતો. ”

અને તે ઉપડ્યો જ...આસપાસ જોવાની તેણે હિંમત કરી જ નહીં, વળાંક કે ચક્કરો આગળ તેણે ગાડી બંધ રાખી જ નહીં. એણે તો માત્ર ગાડીને જેમ જાય તેમ જવા જ દીધી. અને તે

ખરાબર ગઇ પણ ખરી. એ સરતમાં તે પહેલો જ આવ્યો, અને તેનાથી બીજો નંબરે આવનાર હરીકૃષ્ણ તે અડધો માહત્ત આગળ હતો.

“૬૬૬”ની ગાડીએ તેની પાસેથી જે કામ લેવાની મારી ધારણા હતી તે આપ્યું ખરું. હું પુષ્કળ વેગે દોડતી મોટરગાડી બનાવી શકું છું એ વાતની સારી જેવી જાહેરાત પણ તેણે કરી. એ સરત થઇ ગયા પછી એક અઠવાડિયામાં મેં ફોર્ડ મોટર કંપની ગિભી કરી. તેની અંદર ઉપ-પ્રમુખ કહો, ગાડીઓના સ્વરુપનો નિર્માતા કહો, નિષ્ણાત સાંચા કામ જાણનાર કહો, બધા કામ ઉપર દેખરેખ રાખનાર કહો, અને તેનો સામાન્ય વ્યવસ્થાપક કહો—જે કહો તે બધું હું જ હતો. એક લાખ ડોલરની તે કંપનીની મૂડી હતી. જેમાંના સાડી પચીસ ટકા જેટલા પૈસા તો મારા જ હતા. રોકડ બધી મળીને અઠાવીસ હજાર ડોલર જેટલી રકમ બીજાઓ પાસેથી ભરાવવામાં આવી હતી. શરુઆતમાં હું એમ ધારતો હતો કે જે કંપનીની અંદર બધું કાણુમાં રાખી શકાય તેના કરતાં ઓછો ભાગ જો આપણે ધરાવતા હોઇએ તો જ તે કંપનીનું કામ આગળ ધપી શકે, જો કે મારો પહેલાંનો અનુભવ આનાથી વિરુદ્ધનો હતો. પરંતુ ધણી જ ટુંક સમયની અંદર મને સમજાયું કે કાણુ તો અને તેટલો બધો મારે જ રાખવો જોઈએ, અને તેથી ઈ. સ. ૧૯૦૬માં, એ કંપનીના કામકાજમાંથી મેળવેલી કમાણીમાંથી ને કમાણી-માંથી જ મેં લગભગ એકાવન ટકા જેટલો ભાગ મારો કરી લીધો, અને ત્યાર પછી થોડા વખતની અંદર વધારીને સાડીઅઠાવન ટકા જેટલો ભાગ મારો કરી લીધો. કંપનીનો બધો નવો સરસામાન તેની કમાણીમાંથી જ આણવામાં આવેલો છે અને તેની સઘળી પ્રગતિ એની અંદરની કમાણીમાંથી ને કમાણીમાંથી જ સધાઈ છે. ઇ. સ. ૧૯૧૬માં મારા પુત્ર એડસલે બાકીના સાડી—એકતાળીસ ટકાનો ભાગ બધો દકર્મધ જ ખરીદી લીધો, કોરણ જે બીજા લોકોનો

અખત્યાગમાં એ ભાગ હતો તેમાંથી કેટલાક મારી ધધાની નીતિને મળતા થતા ન હતા. આ બધા ભાગ પૂરતા તેણે લગભગ પાંસઠલાખ ડોલર આપ્યા.

મળની કેપની અને તેનો બધો સંગ્રહ જોવા જોઈએ તેવો પૂરતો ન હતો એ આ ઉપરથી સમજાયું હતું. મેંક એવેન્સુ નામના ગ્રંથા ઉપર આવેલી સ્ટેશનના સુથારની એક દુકાન અમે ભાડે રાખી. મારી ગ્યનાઓ પ્રમાણે બનાવવા માટે તે બનાવવાની પદ્ધતિઓ પણ મેં બરાબર તૈયાર કરી ગઈ હતી, પરંતુ તે વખતે યંત્રો ખરીદ કરી શકીએ તેવી સ્થિતિમાં અમે હતા નહીં, તેથી આખી ગાડીની બનાવટ મારી ગ્યનાને આધારે જ કરવામાં આવતી હતી; બનાવનારાઓ જુદા જુદા હતા. અને અમે બધાએ જુદા જુદા ભાગો એકઠા કરવાનું કયું. ભવિષ્યની વધારેમાં વધારે કરકસરવાળી માન ગનાવવાની પદ્ધતિ એજ ગણાશે કે જેની અંદર સમગ્ર વસ્તુ એકજ છાપણની તળે તૈયાર થયેલી નહીં હોય, સિવાય, કે તે વસ્તુ તદ્દન સાદી અને સરળ હોય. આધુનિક-ખરી ગીતે કહીએતો ભવિષ્યની-પદ્ધતિ એ છે કે વસ્તુનો દરેક ભાગ જે ઠેકાણે સાગમાં સારો ગતતો હોય તે ઠેકાણે બનાવડાવવો, અને તે રીતે તૈયાર થયેલા ભાગોનું છેવટે એકત્રિત જોડાણ કરી એ વસ્તુ આખી ઉભી કરી દેવી. ૧૧માં આપણે આ પદ્ધતિને અનુસરીએ છીએ અને એ વધુ બહોળા પ્રમાણમાં અનુસરવા એવું આપણે વાંચીએ છીએ.

માન પ્રયોગો મુખ્યત્વે ઝીંને ગાડીનું વજન ઓછું કરી શકાય તે તરફના હતા. આપ મેંજે ચાનતા કોઈ પણ વાહનને વધાગનું વજન વિગતે છે. વજનની બાબતમાં કેટલા એવા મૂર્ખાઈભર્યા વિચારો ઘુસી ગયેલા છે. કોઈ એવા મુલ્યવસ્તુભર્યા કાગળને લખને આપણે બળ અને

વજનનો ભેદ બરોબર પારખી શકતા નથી. પહેલાંની વાહનો બાંધવાની ગામડી પદ્ધતિઓમાં ખાસ કરીને આ પ્રમાણે ચતુ' હતું. જુનું બળદ ગાડુ વજનમાં એક ટન રહેતું-એ વજન એટલું બધું પડતું કે ઊલટું તે તેને નબળું બનાવી મૂકતુ. ન્યુ યૉર્કથી ચીકાગો સુધી મનુષ્યોનો કેટલાક ટન ભાર ખેંચી જવા માટે આગગાડીવાળાઓ કેટલાયે સો ટનના વજનનો ગાડી બાંધે છે, અને પરિણામ ખરા મળતી સંપૂર્ણ નુકસાનીમાં આવે છે, અને શક્તિના રૂપમાં કેટલાયે ક્ષાઓ ટનનો વમર જરૂરનો વ્યય થયા કરે છે. જે વખતથી બળ વજનના રૂપમાં ફેરવાઈ જાય છે તે વખતથી “ ડિમિનિશિંગ રિટર્ન્સ ” નો નિયમ પોતાનો ભાગ ભજવવા માંડે છે. એક સ્ટીમ શક્તિને માટે વજન જરૂરનું હોઈ શકે, બીજે કયાંય નહીં. બળને વજનની જોડે કાંઈ સંબંધ નથી. દુનિયાની અંદર જે માણસ ખરે-ખરે કામ કરે'દો હોય છે, તેનું માનસ હંમેશાં ચંચળ, હલકું અને મજબુત હોય છે. દુનિયાની અંદરની સુંદરમાં સુંદર વસ્તુઓ જોશે તો જણાશે કે જેની અંદરથી વધારાનું વધુ વજન નિર્મૂળ ફરવામાં આવ્યું હશે તેજ સૌથી વધારેમાં, વધારે સુંદર વસ્તુ રીકે દીપી આવશે. શું મનુષ્યોમાં, કે શું વસ્તુઓમાં, બળ અને વજન એક નથી. મેં જે ગાડી બનાવી હતી તે તે વખતની બનાવ્યામાં આવેલી બધી ગાડીઓ કરતાં વજનમાં હલકી હતી. ખેલેથી જે મને ખચર હોત તો તેના કરતાં પણ વધારે હલકી તે મેં બનાવી હોત, પરંતુ તેવાં સાધનો મને મોડાં પાછળથી મળી આવ્યાં.

અમારા પહેલા વર્ષની અંદર “ મૉડેલ-એ ” ગાડી અમે બાવી. “ રત-એબાજિટ ” ૮૫૦ ડૉલરમાં વેચી, અને “ ટૉનો ” નાસો પચાસ ડૉલરમાં. આ મૉડેલની અંદર બીજું સામું એક બે સ્ક્રીન્ડર (બુગગાકાર પાત્ર) વાળું મોટરચંત્ર ગોઠવવામાં આવ્યું

હતું, જે આઠ ઘોડાના બળ જેટલી શક્તિ ઉત્પન્ન કરતું. તેને ચલાવવાનું સાંકળની મદદથી થઈ શકતું હતું; તેના પૈડાનું તળિયું બાંતરે ધ્વજ હતું; એટલે એ જરા સાધારણ હાંણું ગણાતું; અને પાંચ ગેલન સુધીની તેની બળતણ શક્તિ હતી. પહેલા જ વર્ષની અંદર આવી ૧૭૦૮ ગાડીઓ અમે બનાવી અને વેચી. એવી રીતે બનતાએ પણ અમને ઘણો સારો સાથ આપ્યો ઠહેવાય.

“ મોડેલ-એ ”ની દરેક ગાડીની પાછળ જોતા જશો તે એક ઇતિહાસ રહેલો છે. ૪૨૦મા નંબરની ગાડીનો દાખલો લ્યો. કૅલિફોર્નિઆના, ડી. સી. કોલીઅર નામના કર્મચોરે ૧૮૦૪ નો સાલમાં તે ગાડી ખરીદ કરી હતી. બે એક વર્ષ તેણે વાપરી, પછી વેચી દીધી અને નવી ફોર્ડ-ગાડી લીધી. આવી રીતે બે ત્રણ વર્ષ એ ૪૨૦ નંબરવાળી ગાડી એકના હાથમાંથી બીજાના હાથમાં ગઈ એમ થયા કહ્યું. છેવટે ૧૯૦૭ની સાલની અંદર પર્વતોવાળા પ્રદેશની મધ્યમાં આવેલા રામોના પાસે રહેતા એક એડમન્ડ જોક્લ નામના માણસે તે ખરીદી લીધી. કપરામાં કપરા કામને માટે, અને તદ્દન બિનકાળજીથી કહીએ તો પણ આજે એવી રીતે, તે ગાડીને તેણે કેટલાંક વર્ષો સુધી હાંક્યે રાખી. પછી તેણે પણ નવી ફોર્ડ-ગાડી ખરીદી અને પોતાની જુની ગાડી વેચી દીધી. ૧૯૧૫ની સાલ સુધીમાં ૪૨૦ નંબરવાળી ગાડી કૅન્ટોલો નામના માણસની કને આવી ચઢી તેણે વળી પેલું બીજું મોટર મંત્ર અંદરથી કાઢી નાખ્યું અને બીજા ઘણા ફેરફારો દાખલ કર્યા છતાં એ ગાડી એવી ને એવી સરવંચાલ્યા જ જાય છે. આ બધો ઇતિહાસ વર્ણવવાનું તાર્તમ્ય માં એટલું જ છે કે ફોર્ડ-ગાડી એવી હોય છે કે તેનો એકે એક બાજુ ધ્રુવ પાડી તેનું જે કરવું હોય તે તમે કરી શકો છો. અને તે છતાંએ તેનો નાશ કે વિનાશ થઈ શકતો નથી તે બતલાવવું.

અમારી પહેલી બહેરાનમાં અમે જણાવ્યું હતું કે — ઉદ્યોગ

ધંધાવાળા અને ખાનગી રીતે વાપરનારા મનુષ્યોના રોજના વપરાશને માટે લિપયોગમાં આવે એવી એક સ્વયંચલિત ગાડી બનાવવી અને વેચવી એવો અમારો આશય છે. જે જોખમભરેલી ઝડપી ગતીનો બધી તરફથી અસ્વિકાર કરવામાં આવે છે તે ગતીએ તે કદાચ ચાલી શકે એવી નહીં હોય, પરંતુ સાધારણ માણસને સંતોષ આપે એવી ઝડપી ગતીએ તે ચાલી શકે એમ છે. તેની સોઈ, તેની સાદાઈ, તેની સહીસલામતી, બધી રીતની તેની સગવડ, અને એ બધાય કરતાં તેની તદ્દન બ્યાજખી કિંમત, જેને લઈને કેટલાયે હજારો માણસો, જે તેની સરખામણીમાં બીજી ગાડીઓની મગાતી એકાદી કિંમતને લઈને એવી ગાડીઓ લઈ શકતા નથી, તેઓ પણ તેને ખુશીથી ખરીદ કરી શકે એવી-એવા બધા એના ગુણોને લઈને દરેક પુરુષ, સ્ત્રી, અગર બાળક તેનાથી આકર્ષાયા વગર રહેજે જ નહીં. અને નીચે જણાવેલા મુદ્દાઓ ઉપર અમે ખાસ ભાગ મૂક્યો હતો:—

સારામાં સારો માલ.

સાદાઈ—તે વખતની ઘણી ખરી ગાડીઓને નિયંત્રણમાં રાખવા

માટે ઘણી કાબેલીયત અને આવડતની જરૂર રહેતી હતી એન્જિન.

તેનામાં અગ્નિની ઉત્પત્તિ—જે છે “ ફાયસેલ એટની ” (મુખી

કોપાવલી)ના બે ‘ સેટ ’ (જુથ)થી થતી હતી.

એની મેળે થતું તેલ પુરવાનું કામ.

સરળતા અને સહેલાઈથી થતું તેના નિયંત્રણનું કામ.

કારીગીરી.

મુદ્દા ઉપર અમે જરાયે ભાર મૂક્યો ન હતો. અને એવો ભાર અમે કાંઈ દિવસ પણ મૂક્યો નથી. તેની પહેલવહેલી જાહેરાતમાં પણ મોટરગાડી એ એક જરૂરનું સાધન છે, ઉપયોગનું સાધન છે, એવું જ અમે દેખાડ્યું. અમે કહ્યું:—

આપણે ‘સમય તે જ ધન છે’ એવી જુની કહેવત શોધીને મોંઢેથી વારંવાર સાંભળીએ છીએ ખરા, છતાં જેને એની ખાસ કિંમત હોવી જોઈએ એવા ઉદ્યોગ ધંધાધારી મનુષ્યોમાંના કેટલા થોડા એ કહેવતને સાત્ય માની તે પ્રમાણે પોતાનું આચરણ કરે છે? જે માણસો હંમેશાં વખત આછો પડવાની ફરિયાદ કર્યાં કરે છે, અને અઠવાડિયાના દિવસો પણ ધણા આછા પડવા બદલ અફસોસ કરે છે, જે માણસોને પાંચ મિનિટ ગુમાવવી એટલે એક ડોલર ફેંકી દેવો એવી વખતની કિંમત છે, જે માણસોને પાંચ મિનિટનાં વિલંબ માટે ધણાંયે ડોલરોનું નુકસાન ખમવું પડે છે, તેઓ હજી પણ પોતાના અવરજવરને માટે ગમે તેવી અનિયમીત, અગવડ બરેલી, અને મર્યાદીત સાધનોવાળી, મહેસલાઓમાં દોડતી ગાડીઓ ઉપર આધાર રાખી બેસી રહે છે; જો તેઓ આવી એક સંપૂર્ણ, સરસમાં સરસ કામ આપે એવી, અને જિંદગી પ્રકારની આપમેળે દોડતી ગાડી ખરીદવામાં તદ્દન સાધારણ રકમ ખર્ચે તે તેમની વખત સંજ્ઞાની અનેક ચિંતાઓ અને તેમનું અનિયમીતપણું તેઓ જરૂર ટાળી શકે, અને વળી ઉપરાંત પોતાનો ઇચ્છા ચર્ધ આવે ત્યારે આરામથી મુસાફરી કરવાનું સાધન પણ પોતે વસાવી શકે એમ છે.

હંમેશાં તૈયાર, હંમેશાં ખાતરીવાળા.

તમારો વખત અને તેને અંગે પૈસા પણ બચાવવા માટે બનાવવામાં આવેલી.

વખતસર ગમે ત્યા જવાની ઇચ્છા થાય ત્યા લઈ જવા માટે તેમજ પાછા લઈ આવવા માટે બાધવામાં આવેલી

નિયમીતપણે જળવનાર તરીકેની તમારી નામના વધારવા માટે, ઘરાકોને ખુશમિજનજમા ગમના અને ખરીદ કરવાની વૃત્તિ થાય એ પ્રમાણે કરવા માટે બનાવવામાં આવેલી.

ધધો અગર મઝા જે અર્થમાં લેવી હોય તે અર્થ-માટે બનાવવામાં આવેલી

અને તમારી તંદુરસ્તી માટે પણ બનાવવામાં આવેલી-સા પૂર્ણ સુદર નહીં એવા, ગમે તેવા સાધારણ માગ, રસ્તા ઉપરથી તમને તમાગ શરીરના અગો સખળ-ડખળ થયા વગર લઈ જઈ શકે એવી, તમારા મગજને બાહ્ય પ્રકૃતિના આનંદારા તાણુ ગમી શકે એવી, તમારા રેફ્રેશને તદ્દન યોગ્ય પ્રકારની હવાનારા સાગમાં સારું ટોનીક (શક્તિવર્ધક ઔષધ) પુરુ પાડી શકે એવી

ઝપની બાગતમાં, તમારી મરજી પ્રમાણે કામ આપે એવી બંને બાજુએ ઊંચેના લીનાછમ ઝાડોની ધંટાથી બનેલા એવેન્ચુમાં થઇને ધીરે ધીરે જવાનું તમે પસંદ કરો તો તે પ્રમાણે જઈ ગમે છો અગર તમારા પગ આગળ નખવામાં આવેલું “ ફુટલીવર ” (પગ આગળનું હિચ્ચાનક) તમે દમાવો એમણે બાજુનો દેખાવ બધો એક મગ્ગો જ લાગે અને માઈનના પથન ગણના આખોને ખેચી નિરોષ્ટ રાખવી પડે એટલી ઝપે પણ તમે જઈ શકશો

શરૂઆતથી જ અમે સેવાનો ઉદ્દેશ ધ્યાનમાં રાખીને અમારું કામ કરતા હતા, અને સહેલ કે મોન્મઝાના ઉદ્દેશ પાછળ અમે માથાકૂટ કરી જ નથી તે જણાવવા માત્ર ઉપર પ્રમાણેનો અમારો જાહેરાતનો સાર મે આપ્યો છે

ઠાઠ જાદુઈ ઝડપે અમારો ધંધો ચાલવા માંડ્યો, ગમે તેવા પ્રતિકૂળ સંજોગોની સામે ટક્કર ઝીલી શકે એવી ગાડીઓ તરીકે અમારી ગાડીઓની પ્રતિષ્ઠા વધી. અમારી ગાડીઓ મજબૂત, સાદી અને સારી રીતે બનાવવામાં આવેલી હતી. આ ગાડીઓનો સર્વ-સામાન્ય એક નમુનો કાઢવાની મારો યોજના ઉપર હું કામ કર્યું જતો હતો, પણ ખાસ રચનાઓ મેં નક્કી કરી ન હતી. તેમજ એવા ઘાટ બનાવવાને માટે યોગ્ય તે પંત્રો જોઈએ તે તથા બીજો બધો સરસામાન લાવવાને માટે પૈસાનું સાધન અમારી પાસે ન હતું. સારામાં સારાં અને વજનમાં હલકામાં હલકાં સાધનો શોધી કાઢવાને માટે પણ મારી પાસે પૈસા ન હતા. બજારમાં જે સાધનો વેચાતાં તેનાથી જ અમારે હજી સંતોષ માનવાનો હતો. જે મળતાં તેમાંનાં સારામાં સારાં જ અમે લેતા, પરંતુ સાધનોનું શાસ્ત્રીય અન્વેષણ કરવાને, તેમજ મૌલિક શોધખોળ કરવાને માટે જોઈતી સગવડો અમારી પાસે ન હતી.

અમારી ગાડીઓ એક જ નમુનાની બનાવ્યે જવાનું ઇચ્છવાયોગ્ય છે કે કેમ તેની મારા સાથીદારોને બરોબર ખાત્રી થઈ ન હતી. જુનો પગગાડી (બાયસીકલ)નો ધંધો જે પ્રમાણે ચાલતો હતો તે પ્રમાણે આ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓનો ધંધો પણ ચાલતો હતો. એ ધંધામાં દરેક કારખાનાવાળો દર વર્ષે નવી નવી જાતના નમુના બહાર ખાડવાનું આવશ્યક માનતો હતો અને એ નમુનો પહેલાંના બધાથી એવો તો બિન્ન રાખવામાં આવતો કે જેઓની પાસે જુના નમુનાઓ હોય તેઓ તે કાઢી નાંખી નવા જ ખરીદ કરવાને લલચાય, આકર્ષાય. એ પદ્ધતિ સારા ધંધાને માટે જરૂરની ગણાતી હતી. સ્ત્રીઓ પોતાનાં કપડાં અને હુટને વિશે નવીનતાનો જે શોખ ધરાવે છે તેની સાથે આ વિચારને સરખાવી શકાય. પરંતુ એમાં કંઈ સેવાભાવનાની ધુન નથી આવતી. કંઈ નવું પુરુ પાડવું એ જ

તેના ઉદ્દેશ હોય છે, પહેલા કરતાં વધારે સારું પૂરું પાડવું એ નહીં. ધોધો-હંમેશનું વેચાણ-ધરાકને પૂરેપૂરો સંતોષ આપવા ઉપર નથી નબતો, પરંતુ એક ચીજના ખરોખર પૈસા પહેલા પોતે મેળવી લે અને ત્યારબાદ ધરાકના મનને એવું ચલા કરે કે ખીજ અને તદ્દન જુદી જાતની ચીજ તેણે ત્યાંથી જ લેવી જોઈએ, એ ઉપર આધાર રાખે છે. આ વીચાર એટલી તો દૃઢતાથી જડ ધાલી બેઠેલો જોવામાં આવે છે કે આપણને નવાઈ જ લાગે. તે વખતે મારા મગજની અંદર જે યોજના રમ્યા કરતી હતી, પરંતુ જેનો અમલ કરી શકાય એટલી હદે અમે આગળ વધેલા ન હતા, તે એ હતી કે-એક વખત નમુનો નક્કી થયો કે પછી તેના ઉપરનો બધો સુધારો વધારો જુના નમુનાની સાથે અદલ જદલ કરી શકાય એવો થવો જોઈએ, મતલબ કે, કોઈપણ ગાડી જુની હોવા પુરતી જ કાઢી નાંખવા જેવી હોવી જોઈએ નહીં. યાંત્રિક સામાનનો દરેક ભાગ એવો તો મજબૂત અને સારી બનાવટનો વાપરવાની અને અભિધાયા છે કે કદી પણ એને બદલે બીજો ભાગ લેવાની કોઈને જરૂર જ ન પડે. કોઈપણ પ્રકારનું સારું યંત્ર એક સારી બનાવટના ધડિયાળ જેટલું ટકવું જ જોઈએ.

બીજા વર્ષની અંદર અમે ત્રણ પ્રકારના નમુનાઓ બનાવવા પાછળ અમારી શક્તિ વાપરવા માંડી. (૧) ચાર સિલિન્ડર (જુ'ગળા-કારપાત્ર) વાળી એક ફરવાની ગાડી, “મોડેલ-બી” નામની, બનાવી. જે બે હજાર ડૉલરમાં વેચાઈ; (૨) “મોડેલ-સી” નામની ગાડી, જે “મોડેલ-એ” વાળી ગાડીને કંઈક સુધારીને બનાવવામાં આવી હતી તે, જે પહેલાંની કિંમત કરતાં પચાસ ડૉલર વધારેમાં વેચાઈ; અને (૩) “મોડેલ-એફ” નામની ફરવાની ગાડી, જે એક હજાર ડૉલરમાં વેચાઈ. એટલે કે, અમે અમારી શક્તિ જુદી જુદી દિશામાં વેરી અને કિંમતમાં વધારો કર્યો, અને તેથી કરીને પહેલા વર્ષમાં

જેટની ગાડીઓ વેચી શક્યા હતા તેના જગતા થોડી ગાડીઓનું વેચાણ આ વર્ષમાં કરી શક્યા. ૧૯૬૫ ગાડીઓ વેચાઈ હતી.

સાધાનથી રગતાના વપગરને માટે પડેલી જ ચાર સિનિન્ડર (બુંગ-જાડા-પાન)નાળી “ઝોડેન-બી” નામની ગાડીને જાહેરમાં લાવવાની જરૂર હતી સરત જીતવી, અગર કોઈ ગાડીએ ન કર્યું હોય તે કરી બતાવવું, એ તે વખતે સૌથી મારામાં મારી જાહેરાતની પદ્ધતિ હતી તેથી જુની “૬૬૬” નાળી ગાડીની જોડમાં બનાવેલી “ઝોડે” નામની ગાડી મેં તૈયાર કરી-ખરી ગેતે તો તેને નવીજ મનાવી અને ન્યુ ઍર્કમાં ઍટોમોગ્રાફન પ્રદર્શન બનાવવું હતું તેના એક અકનાડિયા પડેલા મન્દુ ઉપર માપીને નક્કી કરેલા એક માઈન જગતા ઉપર મેં જાતે તેને ચલાવી જોઈ એ મગત તો માનથી કદી ભૂનાશે નહીં મન્દુ મહુ જ લીસો હતો એટલો બધો લીમો અને સુવાળો કે એક વખત તો સગતમાંથી લડી જરાનો મેં પ્રિયાર કર્યો, પરંતુ એમ લાગ્યું કે જો આ સગતમાંથી લડી જઈશું તો તદ્દન અવળા પ્રકારની જ જાહેરાતમાં અમે આવી જઈશું, એટલે એ “ઝોડે” ગાડીથી અખતરો કરી જોયા વગર છૂટકો જ રહ્યો ન હતો મરફતની અદર એના આમ પડી ગયા હતા કે એ આમમાં ગાડી જતા પહેલાં તો હનામાં જિએ કુદતી, પછી તે કેવી રીતે નીચે આવી રહેતી તે મેં કદી જાણ્યું નથી જ્યારે હવામાં કુદતો ન ડોહી ત્યારે હું જાણે લપગી જ જતો હોઉં એવી રીતે ગાડી ચાલતી અને ગમે તેમ કરીને એ ગાડીની ઉપરની બાજુ હું ખરોમગ નાખી શક્યો તેને જાંધી પડના દોધી નહીં કે ગમડી જવા દોધી નહીં એ જ મહાન ક્ષેત્ર તે વખતે મેં મેળવી, જેને લઈને એ ગાડીની નામના આખી દુનિયા ઉપર પ્રસરી ગઈ પરંતુ તેણે ઝિંમતની ખોટ કઈ ભાગી નહીં કોઈ પણ ચીજને માટે કોઈ પણ એવો અનનવો બનાવ કે તેનો પૂરકળ પ્રમાણની જાહેરાત કરવામાં આવી

હોય તો તેથી કંઈ એવું વેચાણ ઘણા લાંબા સમય સુધી ટકી જ રહે છે એવું ચોક્કસ કરી શકાય નહીં. ધંધો કંઈ અમત કે ખેલ નથી. આ બધું મારા કહેવાનો સાર હું હજી હવે જણાવીશ.

જે પ્રમાણમાં અમારો ધંધો ચાલી રહ્યો હતો તે જોત! અમારી નાની લાકડાંની બનાવેલી દુકાન તદ્દન જ નાની પડી અને વધુ વખત નભી શકે એવી ગઈ નહીં. તેથી ઇ. સ. ૧૯૦૬ ની અંદર અમારા ચાણુ બંડોળમાંથી પુરતા પૈસા લઈને વીકેટ અને ઝાંખીયન મહેલ્લાઓના એક ખુણે ત્રણ મજદૂરો એક કારખાનાનું મકાન બાંધવાનું અમે નક્કી કર્યું. કારખાનું ચલાવવાની ધણી ખરી સગવડો અહીં અમને પહેલવહેલી મળી. અહીં અમે ગાડીના ઉપયોગમાં આવે એવા જુદા જુદા ભાગો બનાવવાનું તથા એકઠા કરવાનું શરુ કર્યું. જે કે હજી અમે સુખ્યત્વે કરીને એકઠા કરવાનું જ વધારે કામ કરતા હતા. ૧૯૦૫-૧૯૦૬ ની અંદર અમે માત્ર બે જ નમુનાઓની ગાડીઓ કરી-એક ચાર સિલિન્ડર (બુગળાકાર પાત્ર) વાળી, બે હજાર ડૉલરમાં વેચાઈ તે, બીજી ફરવાની ગાડી, જે એક હજાર ડૉલરમાં વેચાઈ તે; એ બન્ને આગના વર્ષના નમુનાઓ પ્રમાણે જ બનાવવામાં આવી હતી પરંતુ હવે અમાની ગાડીઓનું વેચાણ ઉતરીને ૧૫૯૯ ગાડીઓ ઉપર આવી રહ્યું.

કેટલાક એમ કહેતા કે અમે નવા પ્રકારના નમુનાઓની ગાડીઓ બહાર પાડતા ન હતા એટલે મારું વેચાણ ઓછું ને ઓછું થતું જતું હતું. પરંતુ મને લાગ્યું કે અમારી ગાડીઓ જોઈએ તે કરતાં વધારે મોંઘી પડે છે માટે તેનું વેચાણ ઓછું થતું જતું હતું. જનસમૂહના પંચાણ ટકાને તે અસર કરી શકે એવી હતીજ નહિ, એટલે બીજે વર્ષે મેં મારા ધંધાની નીતિ બદલી નાંખી. ૧૯૦૬-૧૯૦૭ની અંદર અમે ફરવાની ગાડીઓ બનાવવાનું મૂકી દીધું. અને આમ-તેમ દોડ એવી અને રસ્તાને ઉપયોગી થઈ પડે એવી ગાડીઓના

ત્રણ નમુનાઓ બનાવ્યા. એ નમુનાઓ એક બીજાથી માત્ર દેખાવમાં જ ભિન્ન હતા એટલું જ, બાકી બનાવવાની રીતમાં કે તેના જુદા જુદા ભાગોની ગોઠવણીમાં તે કંઈ જુદા પડતા ન હતા. પરંતુ જે મોટામાં મોટી વસ્તુ આમાંથી અમે કરી શક્યા તે એ હતી કે એમાંની ગાડીઓ સોંધામાં સોંધી છસો ડોલરે અમે વેચી શક્યા, જ્યારે મોંઘામાં મોંઘીની કિંમત માત્ર સાઠ-સાતસો ડોલર નેટલી અમે રાખી શક્યા, અને કિંમત વસ્તુઓના વેચાણમાં ફેરો બધો ફેરફાર કરી શકે છે તેનો પ્રત્યક્ષ પૂરાવો અમને તરત જ મળી રહ્યો. કારણ તે વર્ષમાં અમે ૮૪૨૩ ગાડીઓ વેચી. અમારો જ્વન-સપ્તાહ મે ૧૫, ૧૯૦૮થી શરૂ થતો હતો. તે વખતે જ કામગીરીના દિવસોની અંદર અમે ૩૧૧ ગાડીઓ એકઠી કરી. તે જ વર્ષના જુન મહીનામાં એક દિવસે અમે એક જ દિવસની અંદર એકસો ગાડીઓ એકઠી કરી હતી. આ સાદસ અમારી બધી સમવડોને પણ ટપી જાય એવું થઈ ગયું.

બીજે વર્ષે અમારો જે કાર્યક્રમ આટલો બધો ફતેહમંદ થતો હતો તે પડતો મૂક્યો. અને મેં રસ્તાઓને પણ બાળી મૂકે-ગરમ ગરમ કરી મૂકે-એવી એક મોટી છ સિસિન્ડર (જુગળાકાર પાત્ર) વાળી, પચાસ ઘોડાના બળ વાળી, ગાડી બનાવવાનું નક્કી કર્યું. નાની ગાડીઓ તો અમે બનાવતા જ રહ્યા હતા, પરંતુ ૧૯૦૭નો બળબળાટ અને બીજા વધારે કિંમતના નમુના બનાવવા પાછળ રોકાયેલું ધ્યાન, એ બન્ને કારણોને લીધે અમારી ગાડીઓનું વેચાણ ૬૩૯૮ ગાડીઓ ઉપર આવીને અટક્યું.

પાંચ વર્ષના અખતરા કરી જોવાના સમયમાંથી અમે પસાર થયા હતા. અમારી ગાડીઓ યુરોપની અંદર વેચાવા માંડી હતી. સ્વયંચાલિત ગાડીઓના તે વખતના ધંધા તરીકે અમારો ધંધો

ધણેજ ધીકતો ચાલતો ગણાતો હતો. અમને પૂછજી પૈસા મળતા હતા. પહેલાજ વર્ષથી ખરી રીતે જોતાં તો અમને પૂછજી પૈસા મળતાજ રહ્યા છે. રોકડેથી અમે અમારુ વેચાણ કરતા, પૈસા ઉઠીના લેતા નહીં, અને ધરાકને જ પ્રત્યક્ષ રીતે અમે વેચતા. માંડી વાળવા પડે એવાં અમારે ત્યાં કોષ્ટનાં દેવાં ન હતાં. અમારા દરેક કાર્યની અંદર અમારા ગમની અંદર રહીને જ અમે કામ કરતા. મેં હંમેશાં મારી આવકની હદની અંદર રહીને જ મારે બધા કારભાર ચલાવ્યે રાખ્યો છે. તેના ઉપર કોષ્ટપણ પ્રકારનો બોલો લાધવાનું જરૂરી મને કોષ્ટપણ વખતે લાગ્યું નથી, કારણ ખરેખરજ જો તમે કામ અને સેવાભાવના ઉપર તમારુ લક્ષ્ય ચોંટાડો તો તમારી આવક, ખર્ચવાના રસ્તા તમે જેટલી ઝડપથી શોધી શકો તેના કરતા વધારે ઝડપથી, વધતી જતી તમે જોશો એમાં સંશય નથી.

અમારી માંડીઓનું વેચાણ કરવાને માટે જે માણસો અમે રોકતા તેમની પસંદગી ઘણી કાળજીપૂર્વક અમે કરતા. પહેલવહેલાં તો એવા સારા માણસો મળવાની જ મુશ્કેલી પડતી, કારણ આ ધધો રથીર ગણાતો ન હતો. મોજમજાનાં સાધનો પૂરાં પ્રાપ્તવાનો આ ધધો ગણાતો હતો. એટલે અમે અમારા આડતીયાઓ નીમ્યા, અને અમને મળ્યા તેમાંથી સારામાં સારા અમે ચૂંટી કાઢ્યા, અને તેમને તેઓ પોતે એ ધધામાંથી ઉત્પન્ન કરી શકે તેના કરતાં વધારે સારો પગાર અમે આપવા માંડ્યો. શરુઆતમાં પગાર તરીકે અમારે કંઈ બહુ આપવું પડતું નહીં. અમે અમારો માર્ગ શોધી રહ્યા હતા, અને જ્યારે તે અમને સમજાયો ત્યારે અમે એવી નીતિ અપ્ત્યાર કરી કે સેવાના પ્રમાણમાં જિંયામાં જિંચો બદલો વાળવો, અને જિંયામાં જિંચી સેવા અમને મળે, એવો અમે આગ્રહ ગાખ્યો. અમારા આડતીયાઓમાં નીચેનાં લક્ષણો હોવાની જરુરિયાત અમે ખાસ ભાર મૂકીને જાહેર કરી:—

- ૧ પ્રગતિમાન, આધુનિક સમયને પહોંચી વળે એવો, અને ધંધાની શક્યતાઓ વિકસાવવા તત્પર રહે એવો.
- ૨ ચોખ્ખી, બબ્બ દેખાવની, અને બધાને સગવડ પડે એવી ધંધાને માટેની જગ્યા રાખે એવો.
- ૩ તેની હદમાં દોડતી દરેક ફોર્ડ-ગાડીને ચાલુ સ્થિતિમાં રાખી શકે અને જરૂર પડ્યે તાત્કાલિક સમારકામ થઈ શકે તેને માટે જોઈતા બધા જુદા જુદા ભાગોનો પૂરતો જથ્થો સિલિકમાં રાખે એવો.
- ૪ ઉપર પ્રમાણે સમારકામ કરવા માટેની પૂરેપૂરી સાધન સંપત્તિ એક દુકાન રાખે એવો.
- ૫ સાંચાકામ જાણનારો કે જે ફોર્ડ-ગાડીઓની બનાવટ અને કામ કરવાની દરેક પદ્ધતિથી વાકેફગાર હોય એવો.
- ૬ હિસાબ કિતાબની પૂરતી ગોઠવણ રાખે એવો, અને વેચાણ પદ્ધતિના હિસાબને અનુસરે એવો-જે ઉપરથી તેની પાસે રહેતા દરેક ખાતાની આર્થિક સ્થિતિ કેવી છે, તેની પાસેના માલના જથ્થાની સ્થિતિ કેવી છે, ગાડીઓના ચાલુ માલો કે કાચુ કાચુ છે, બવિધની આમાલીઓ તેણે કેવી કરી રાખી છે; કેવી નહીં એ બધું સહેજવારમાં જણાઈ આવે એવા પ્રકારની હિસાબ પદ્ધતિ રાખે એવો.
- ૭ દરેક ખાતાની અંદર પૂરેપૂરી ચોખ્ખાઈ અને સ્વચ્છતા જાળવે એવો, ખાસીયોના કાચ ધોયા વગરના, સરસામાન ઉપર ધૂળના ઢગલા ચઢેલા, જમીન ગંદી રાખે નહીં એવો, તેમજ એની સુગંધ રાવતો હોય એવો.
- ૮ દેખાવની યોગ્ય નિશાની દાખવતો.

૯ ધંધાની જગ્યામાં જગ્યા નીતિ અનુસરી, સંપૂર્ણ પ્રમાણિકતાથી વ્યાપાર ચલાવી શકે એવો.

અમારો આ રસ્તો કંઈ સરળ અને સહેલો ન હતો. આપમેળે દોડતી ગાડીઓના બનાવનારાઓના એક મંડળે અમે પશુ એમની ચાલતી ગાડીમાં બેસી જઈએ એ ઉદ્દેશથી અમારી કંપની ઉપર એક મોટો દાવો આણી અમને સતાવણી કરવા માંડી હતી. એ મંડળ એક ખોટા સિદ્ધાંતના ભ્રમ તળે પોતાનું કાર્ય કરતું હતું કે સ્વયંચાલિત ગાડીઓને મારેનું બજાર મર્યાદિત હતું અને તેને લીધે એ ધંધાની અંદર ઇજારા-પદ્ધતિ ધણીજ આવશ્યક હતી. આ દાવો જે પાછળથી સેફ્ટન પેટન્ટના દાવા તરીકે ખ્યાતી પામ્યો તે જ. આમાં અમારો બચાવ કરવા જતાં અમારે ધણું ખર્ચ થયે જતું. મી. સેફ્ટન, કે જે હમણાં જ સ્વર્ગસ્થ થયા છે, તેમને અંગત આ દાવાની જોડે ખાસ કંઈ સંબંધ ન હતો. પેટન્ટના કાયદાને આધારે ઇજારા મેળવવા માગતા મંડળે આ બધું ધાંધળું જીજ્ઞાસું કર્યું હતું. હકીકત નીચે પ્રમાણે હતી:—

પેટન્ટના મુખત્યાર જ્યૉર્જ બી. સેફ્ટન નામના માણસે છેક ઇ. સ. ૧૮૭૬ ની સાલમાં એક પેટન્ટને માટે અરજી કરી હતી. એ પેટન્ટનું ધ્યેય નીચે પ્રમાણે જણાવવામાં આવ્યું હતું—“ એક નિર્ભય, સાદું અને સોંધું, રસ્તા ઉપર ચાલે એવું, હલકા વજનનું, સહેલાઈથી કાણુમાં રાખી શકાય એવું, લોકો-મોટીવ (એન્જિન) બનાવવું.” પેટન્ટની કચેરીમાં આ અરજી છેક ૧૮૯૫ સુધી કાયદેસર રીતે, એમની એમ, નીકાલે કર્યા વગર, રહેવા દેવામાં આવી હતી. છેવટે ૧૮૯૫ માં એ પેટન્ટ તેને આપવામાં આવ્યું હતું. ૧૮૭૬ માં જ્યારે ઉપર જણાવેલી અરજી કરવામાં આવી હતી ત્યારે સામાન્ય જનતા રસ્તા ઉપર આપમેળે ચાલતી ગાડીઓ દોડી

શકે છે એ વાતથી ખીલકુલ અજાત હતી, પરંતુ પેટન્ટ જે સાથે આપવામાં આવ્યું તે સાથે પહેલેથી તો દરેક જણના અનુભવમાં એવાં આપમેળે આતતાં વાહનો આવી ગયાં હતાં, અને આવી ગાડીઓ તૈયાર કરવાના કામમાં પડેલા ઘણાખરા માણસો-હું પોતે પણ-એ જાણીને વિસ્મય પામ્યા હતા કે અમે જે વ્યવહારમાં ચોખ્ખું અમલમાં મૂકીને બતાવ્યું છે તેને એક માત્ર વિચાર તરીકે ઘણાં વર્ષો પૂર્વે આં અરજી કરનારે દર્શાવેલું હતું. પરંતુ તે વિચારને અમલમાં મૂકી શકે એમ છે કે કેમ તેનું એક પણ પગલું તેણે આજ સુધી બધું નહોતું.

એ પેટન્ટના આધારે જે ખાસ હક્કો તેણે માગ્યા હતા તેને છ વિભાગમાં વહેંચી નાંખવામાં આવ્યાં હતા; અને મને લાગે છે કે ૧૮૭૯ માં જ્યારે એ અરજી કરવામાં આવી હતી ત્યારે પણ એમાંના એક વિભાગની અંદર કંઈ ખરેખર નવીન વિચાર દાખલ કરવામાં આવ્યો હોય એવું નહતું. પેટન્ટ ઑફિસે આ બધા વિભાગોને એકત્રિત કરવા દેવાનું થોડું ધાયું અને એક બધા વિભાગોનું એકત્રિત પેટન્ટ તેને આપ્યું. એમણે નિર્ણય એવો કર્યો કે (૧) ગાડી અને તેના બોખાના સાંચાકામ અને “ સ્ટીઅરિંગ વ્હીલ ” (૨) તેને ચલાવવાની યાંત્રિક રચના અને “ ગીઅર ” (દાંતાચક) અને છેવટમાં (૩) તેનું એન્જિન-આ બધાને એકત્રિત કરીને કાયદેસર રીતે થોડું ગણાય એવું પેટન્ટ બનાવી શકાય.

આ બધા સાથે અમને કંઈ લાગતું વળગતું નહતું. સેલ્ડનના મગજમાં જે પ્રકારના એન્જિનનો વિચાર રમતો હતો તેને, અને મારા એન્જિનના પ્રકારને કોઈપણ પ્રકારનું સામ્ય નહોતું એવું હું માનતો હતો. જેઓ પોતાને એકલાને જ આવી ગાડીઓ બનાવવાનો પેટન્ટ મેળવનાર તરફથી પરવાનો મળ્યો છે એમ માની પરવાના-

વાળા કારખાનાવાળાઓ તરીકે ઓળખાવતા હતા, અને જેઓએ એકઠા થઈ પોતાનું એક સત્તાવાળું મંડળ જમાવ્યું, તે મંડળે, જેવા અમે આ મોટર બનાવવાના ધંધામાં પડવાની શરૂઆત કરી કે તરત જ, અમારા સામે એક દાવો કર્યો. એ દાવો લાંબા સમય સુધી ચાલ્યો. બીને અગર બડકીને એ ધંધામાંથી અમે કારેગ થઈ જઈએ એ આશયથી એ દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. પૂરાવાના થોડે થોડે અમે અમારા તરફે રજુ કર્યા. પરંતુ ખરેખરો કટકો, ઇ. સ. ૧૯૦૬ ના સપ્ટેમ્બરની ૧૫ મી તારીખે, જ્યારે યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની ડિસ્ટ્રિક્ટ કોર્ટના જજ સાહેબ હાઉસે અમારી વિરુદ્ધ ચુકાદો આપ્યો ત્યારે, અમારા ઉપર પડ્યો. પેલી પરવાનાવાળા મંડળીએ તરત જ જાહેરાત કરવા માંડી, અને બિવિયના ખરીદનારને અમારી ગાડીઓ ખરીદવા માટે ખાસ એતવણીના સૂરો સંભાળાવવા માંડ્યા. ઘવાની શરૂઆતમાં, ઇ. સ. ૧૯૦૩ માં પણ, તેઓએ તે જ પ્રમાણે કયું, અને તેઓ એમ ધારતા હતા કે અમે તેનાથી હિમત હારી ધંધો છોડી દઈશું. પરંતુ મને પૂરેપૂરી શ્રદ્ધા હતી કે આ ઘવામાં છેવટે વિજય અમારો છે. હું ચોક્કસ જાણતો હતો કે અમે ખરા હતા. પરંતુ પહેલી કોર્ટમાંથી ઉપર જણાવ્યા પ્રમાણે અમારી વિરુદ્ધનો ચુકાદો મળતાં અમને ઘણો આઘાત થયો હતો, અને જો કે અમારા ઉપર કોઈ પણ પ્રકારનો મનાઈ હુકમ તો કાઢવામાં આવ્યો નહોતો છતાં એમની એ ધારણા હતી કે અમારા ઘણા ધગકોને વ્યક્તિગત રીતે કોર્ટમાં ઘસડવાની એમની ધમકીઓને લીધે કદાચ તેઓ અમારી ગાડીઓ ખરીદવાનું બંધ કરે. એવા પણ વિચારનો ખૂબ પ્રચાર કરવામાં આવ્યો હતો કે દાવો જો છેવટે માગે વિરુદ્ધમાં જ પરિણમશે તો જે જે વ્યક્તિઓ કોર્ટ-ગાડીની માલિકો ધંગવતી હશે તેમના ઉપર પણ

કાયદેસર રીતે કામ ચલાવવામાં આવશે. કેટલાક મારા વધારે પડતા ઉત્સાહી વિરોધીઓ ખાનગીમાં એવી પણ વાયકાઓ ફેલાવતા હતા કે આમાં તો પાછળથી ફેજાલદારી ફરિયાદો અને દિવાની દાવાઓ ઊભા થશે, અને જે માણસ ફોર્ડ-ગાડી ખરીદતો હશે તે એમ જ માનવું કે સીધા જેલમાં જવાની એક ટિકિટ જ ખરીદે છે. આ બધા ગંદા પ્રચારનો જવાબ, દેશનાં બધાં મુખ્ય મુખ્ય વર્તમાન પત્રોની અંદર, ચાર પાનાં ભરીને, એક લાંબી જાહેરાત દ્વારા, અમે વાળ્યો. એની અંદર અમે અમારા કેસની બધી હકીકત રજૂ કરી હતી; છેવટે જીત અમારી છે એવી અમારી સંપૂર્ણ શ્રદ્ધાને પણ તેમાં જણાવી હતી, અને છેવટમાં નીચે પ્રમાણે જણાવ્યું હતું:—“ છેવટમાં અમે જણાવવાની રજા લઈએ છીએ કે અમારા બિબિપના ધરાકોને અમારા વિરોધીઓની ધમકીઓથી જો કોઈ પણ પ્રકારનો અંદેશો રહેતો હોય તો તે દરેકને અમારી ફોર્ડ મોટર કંપનીના હસ્તક જે સાઠ કરોડ ડૉલરનું ભંડોળ છે તે ઉપરાંત વ્યક્તિગત ખત, ખીજી તેટલા જ સાઠ કરોડ ડૉલરના ભંડોળવાળી કંપનીની સહરતા પર નભવું, કરી આપીશું, એટલે ફોર્ડ-ગાડી જેની પાસે હશે એવી દરેકે દરેક વ્યક્તિ ત્યાં સુધી અમારું એક અળજા અને વીસ કરોડ ડૉલરનું ભંડોળ, જેઓ આ મહાન ઉદ્યોગના ધંધાને પોતાની એક-હથ્થુ સત્તા તથા આણુવા માગે છે તેઓથી ખત્રાસ થઈ શકે નહીં ત્યાં સુધી તો નિર્ભય જ છે. તમે માગશો કે તરત જ આવું ખત તમને કરી આપવામાં આવશે, એટલે આ એક મહાન ઐશ્વર્યવાળી સંસ્થા તરફથી બહાર પાડવામાં આવતાં કથનો ઉપર આધાર રાખીને, તદ્દન હવકા પ્રકારની ગાડીઓ, તે માગે તે બેહુદા કિંમત આપીને, ખરીદ કરવાની ભાંજગડમાં તમે પડશો જ નહીં. ”

તા. ૬.—ફોર્ડ મોટર કંપની આ જે લડત ચલાવી રહી છે તેને

પૂર્વ અને પશ્ચિમના જળરામાં જળરા પેટ-ટના મુખત્યા-
રોની સલાહનો પૂરેપૂરો ટેકો છે.

અમે ધાયુ' કે અમારા ધરાકોને આ ખત અમારામાં
વિશ્વાસ ટકાવી રાખવાને માટે જરૂરનું થઈ પડશે. કારણ એવી
કંઈ ખાત્રીની આવા વખતમાં તેમને આવશ્યકતા લાગ્યા વગર રહે
નહીં. પરંતુ પાછળથી અમને માત્રમ પડ્યું કે આવા વિશ્વાસની
તેઓને કંઈ જરૂર જ નહોતી. કારણ અમે લગભગ અઢાર હજાર
કરતાં પણ વધારે ગાડીઓ તે અરસામાં વેચી, એની પહેલાંના
વર્ષમાં થએલા વેચાણથી લગભગ બેગણું વધારે વેચાણ થયું,
અને માત્ર પચાસેક ધરાકોએ અમે ઉપર જણાવ્યાં તેવાં ખતોની
માગણી કરી, કદાચ પચાસથી પણ થોડા દરો.

ખરી રીતે તો આ દાવાએ ફોર્ડ-ગાડી અને ફોર્ડ મોટર
કંપનીને જે જાહેરાત મેળવી આપી તેવી બીજા કોઈ પણ બનાવે
મેળવી આપી નથી. જનતાની લાગણી અમારા પ્રત્યે જ વળતી
હતી. એ મંડળ પાસે તો સીત્તેર લાખ ડોલર હતા-અમારી પાસે
શરૂઆતમાં તેથી અડધા હજાર પણ ડોલર હતા નહીં. દાવાના
છેવટ વિષે મને રજૂ પણ શંકા ન હતી, છતાં અમારાં મસ્તકો
ઉપર એક તીક્ષ્ણ તલવાર મળે, લટકતી જ રહેલી લાગતી.
અમેરિકાના ધંધાધારી માણસોએ એકઠા થઈને તેમની દીર્ઘ-દષ્ટિને
લાંછન લગાડે એવું જો એક પણ કાર્ય ક્યું હોય તો તે આ
દાવાને ચાલુ રાખવાના આગ્રહનું જ કાર્ય હતું. ગમે તે દષ્ટિથી
જોઈશું તો પણ એક ધંધાનો જડમૂળમાંથી નાશ કરવાને માટે
જાણે અજાણે પણ બેગા થઈને કામ કરવાનું આ એક જવલંત
દૃષ્ટાંત પુરુ પાડે છે. આ દેશના સ્વયંચલિત ગાડીઓ બનાવનારા-
ઓના સારા નશીબે જ છેવટે અમે આ દાવાની અંદર જતા,

અને ત્યારથી એ ધંધામાં આ મંડળ કંઈ પણ મહત્ત્વનો ભાગ
 સ્વળપ્તુ બંધ પડ્યું. દાવાની ધમાલ હોવા છતાં લગભગ ૧૯૦૮ની
 માસમાં અમે અમારા ધંધાના એ તબક્કે પહોંચ્યા કે જ્યાંથી
 મારે જેના પ્રકારની ગાડી બાંધવાની ઇચ્છા હતી તેવા જ પ્રકારની
 ગાડી બનાવી સકારો એવી જાહેરાત કરવાને માટે અમે
 શક્તિમાન થયા.

કારેગ થઈ નિવૃત્તિમય જિવન ગુમરવાની મનુષ્યને જે ઈચ્છા થાય છે તેના તરફ મારી સંપૂર્ણ સહાનુભૂતિ છે. મને પોતાને જે કે-એ પ્રમાણેની ઈચ્છા થઈ જ નથી છતાં એ ઈચ્છા શું છે તે તો હું સમજી શકું છું, અને સાથે સાથે હું એમ પણ માનું છું કે જે મનુષ્યને એ પ્રમાણે કારેગ થવાની ઈચ્છા હોય છે તેણે ધંધામાંથી પણ સમૂળગા કારેગ જ થવું જોઈએ. કેટલીક વખત એમ નિવૃત્ત રહે રહે પણ કાશુ તો બધા પોતાને જ રાખવો હોય એવા પ્રકારનું વલણ જોવામાં આવે છે. એવું કંઈ પણ કરવાની મારી યોજના ન હતી. હું તો અમારા ધંધાની પ્રગતિને તેમાં કંઈક વધારે ને વધારે કરતા રહેવાના કોઈ સમાન લેખતા હતા. એ પ્રગતિના માર્ગમાં હું એ જગ્યાએ, જઈ પહોંચ્યાની નિશાનીઓ જોતો હતો કે જ્યાંથી હવે સેવાની બાવનાને ખરેખરી અમલમાં મૂકવાનો અવસર આવ્યો હોય. આ બધાં વર્ગો દરમિયાન મેં એક સર્વમાન્ય ગાડી બનાવવાની મારી યોજના ચાલુ જ રાખી હતી. જુદી જુદી જાતના નમુનાઓની ગાડીઓનો જનતાએ પરચો લઈ લીધો હતો, અને તે ઉપરથી એ સર્વમાન્ય ગાડીને માટે કેવા કેવા ફેરફારો કરવા તેનો ખ્યાલ મને લગભગ ૧૯૦૫ના અરસામાં ખરોખર આવી ગયો. પરંતુ ગાડીને વજનદાર કયાં સિવાય મજબૂત બનાવવાને માટે જે સાધન જોઈએ તે હજી મને જડ્યું નહોતું. દૈવવશાત્ એકાએક તે સાધન મને જડી ગયું.

ઇ. સ. ૧૯૦૫ માં પામ-બીચ ઉપર દોડાવવામાં આવેલી મોટરની સરતમાં હું હાજર હતો. તેના અંદર ગાડીઓની અથડાવ-અથડીનો એક મોટો અકસ્માત થયો હતો, અને તેને લીધે એક ક્રૂર ગાડી બાગીને તદ્દન ભૂકા થઈ ગઈ હતી. અમે એ સરતની અંદર " મોડેલ-કે " નામની છ સિલિન્ડર (છુંગળાકાર પાત્ર) વાળી ગાડી ઉતારી હતી. હું એમ માનતો હતો કે પરદેશી ગાડીઓની

પ્રમાણે લેતા. અમારી કંપની આખાદ થતી જતી હતી; અને અમે ત્યાંજ અટકી જઈ કંઈ હોત કે “ હવે આપણે જોઈતી હતી તે સ્થિતિએ આવી પહોંચ્યા છીએ. અને જે આપણે મેળવ્યું છે તેને વળગી રહીએ, જાળવી રાખીએ, એટલે બસ. ”

ખરેખર, આ પ્રમાણે કરવાનું મન પણ થઈ ગયું હતું. અમારી કંપનીના રૅટોક ધરાવનારાઓ પૈકી કેટલાક, અમે દિવસની સો સો ગાડીઓ બહાર પાડતા તેથી ગંભીર રીતે બધી નજરે જોવા લાગ્યા. કંપનીને ખરાબ અવસ્થામાં ધસડાઈ જતી અટકાવવા માટે કંઈક કરવાની તેઓને પ્રયત્ન ઈચ્છા થઈ હતી, અને તેનો ત્યારે મેં એવો જવાબ વાળ્યો કે દિવસની સો ગાડીઓ બહાર પાડવી તે તો રમત માત્ર હતી અને ધણી જ હુંક સમયની અંદર દિવસની હજાર ગાડીઓ બહાર પાડવાની હું અભિલાષા સેવી રહ્યો હતો ત્યારે તેઓના મનને અવર્ણનીય આધાત લાગ્યો. હતો, અને એમ જ હોય તો મને કોર્ટમાં ધસડવાનો ગંભીરતાથી વિચાર કરવા પણ લાગ્યા હતા. મારા સાથીદારોનો જે સામાન્ય અભિપ્રાય હતો તેને પણ અનુસરવાનું મેં યોગ્ય ધ્યાન હોત તો જે સ્થિતિમાં અમારો ધંધો હતો તેજ સ્થિતિમાં મેં તેને રહેવા દીધો હોત, અને અમારા પૈસાના ભંડોળનો ઉપયોગ ધંધાની બ્યવસ્થાને માટે એક સુંદર આલીશાન મકાન બાંધવામાં, ધણી અપરાધ દેખાતા એવા અમારા હરીફો સાથે સોદા કરવામાં, જનતાના શોખને સંતોષવા ખાતર નવી નવી ઢળની ગાડીઓ તૈયાર કરવામાં કર્યો હોત, અને સામાન્ય રીતે એક શાંત અને કંઈક મોખાવાળો ધંધો કરનાર, એક સરળ અને સન્માનનીય, સદ્ગૃહસ્થ તરીકે હું પડાયો હોત.

પોતાની પાસે જે કંઈ હોય તેને વળગી રહી સાચવી રાખવાની લાલસા મનુષ્યને તદ્દન સાહજિક છે. પ્રવૃત્તિમય જિવનમાંથી

કારેગ થઈ નિવૃત્તિમય જિવન ગુમરવાની મનુષ્યને જે ઈચ્છા થાય. એ તેના તરફ મારી સંપૂર્ણ સહાનુભૂતિ છે. અને પોતાને જો કે એ પ્રમાણેની ઈચ્છા થઈ જ નથી છતાં એ ઈચ્છા શું છે તે તો હું સમજી શકું છું, અને સાથે સાથે હું એમ પણ માનું છું કે જે મનુષ્યને એ પ્રમાણે કારેગ થવાની ઈચ્છા હોય છે તેણે ધંધામાંથી પણ સમૂળગા કારેગ જ થવું જોઈએ. કેટલીક વખત એમ નિવૃત્ત રહે રહે પણ કાણુ તો બધે પોતાને જ રાખવો હોય એવા પ્રકારનું વલણ જોવામાં આવે છે. એવું કંઈ પણ કરવાની મારી યોજના ન હતી. હું તો અમારા ધંધાની પ્રગતિને તેમાં કંઈક વધારે ને વધારે કરતા રહેવાના કોઈ સમાન લેખતા હતો. એ પ્રગતિના માર્ગમાં હું એ જગ્યાએ, જઈ પહોંચ્યાની નિશાનીઓ જોતો હતો કે જ્યાંથી હવે સેવાની ભાવનાને ખરેખરી અમલમાં મૂકવાનો અવસર આવ્યો હોય. આ બધાં વર્ષો દરમિયાન મેં એક સર્વમાન્ય ગાડી બનાવવાની મારી યોજના ચાલુ જ રાખી હતી. જુદી જુદી જાતના નમુનાઓની ગાડીઓનો જનતાએ પરચો લઈ લીધો હતો; અને તે ઉપરથી એ સર્વમાન્ય ગાડીને માટે કેવા કેવા ફેરફારો કરવા તેનો ખ્યાલ મને લગભગ ૧૯૦૫ના અરસામાં બરોબર આવી ગયો. પરંતુ ગાડીને વજનદાર કયાં સિવાય મજબૂત બનાવવાને માટે જે સાધન જોઈએ તે હજી મને જડ્યું નહોતું. દૈવવશાત્ એકાએક તે સાધન મને જડી ગયું.

૪. સ. ૧૯૦૫ માં પામ-બીચ ઉપર દોડાવવામાં આવેલી મોટરની સરતમાં હું હાજર હતો. તેના અંદર ગાડીઓની અથડાવ. અથડીનો એક મોટો અકસ્માત થયો હતો, અને તેને લીધે એક દૂંચ ગાડી બાગીને તફન બૂકા થઈ ગઈ હતી. અમે એ સરતની અંદર " મોડેલ-કે " નામની છ સિલિન્ડર (હુંગળાકાર પાત્ર) વાળી ગાડી ઉતારી હતી. હું એમ માનતો હતો કે પરદેશી ગાડીઓની

અંદર અમે વાપરતા હતા અને જાણતા હતા તેના કરતાં નાના અને સારા ભાગે વાપરવામાં આવતા હતા. ઉપલા અકરમાતના બનાવ પછી એક નાની “ વાલ્વ ” (પ્રવાહ નિરોધ) “સ્ટેમ” (દાંડી)ની પટ્ટી મેં જાંચકી લીધી. તે ઘણી હલકી હતી તેમજ મજબૂત પણ હતી. એ શેની બનેલી હશે તેની મેં પૂછપરછ કરી જોઈ, પરંતુ કોઈને તેની ખબર નહતી. એ “ સ્ટેમ ” (દાંડી) મેં મારી હાથ નીચે કામ કરતા માણસને આપી.

મેં તેને કહ્યું કે “ આ સંબંધનું બધું જાણવા જેવું હોય તે ખોળા કાઢો. આપણી ગાડીઓમાં આજ પ્રકારનો માલ આપણે વાપરવાની જરૂર છે. ”

છેલ્લે તેને સમજાયું કે તે તો ફ્રેંચ પોલાદ હતું અને તેની અંદર વૅનેડિયમ હતું. અમેરિકામાંના દરેકે દરેક પોલાદ બનાવવાવાળાને અજમાવી જોયા, પરંતુ કોઈપણ વૅનેડિયમ પોલાદ બનાવી શક્યું નહીં. વેપારની દૃષ્ટિએ પોલાદ બનાવવાનું જે માણસ સારી રીતે જાણતો તેને મેં ઇંગ્લાંડથી બોલાવી મંગાવ્યો. એટલે બીજો પ્રશ્ન તે બનાવવાને માટે પ્લેન્ટ મેળવવાનો હતો. ત્રણ હજાર ડીઝીઝ ફૂરનાર્ષિટ જેટલો તાપ હોય ત્યારે વૅનેડિયમ તૈયાર થાય છે. સાધારણ બટ્ટીઓની અંદર સત્તાવીસસો ડીઝીઝથી વધારે તાપ નથી લાગી શકતો. ઓછીઓમાં આવેલા કંન્ટન ગામમાં એક નાની પોલાદની કંપની મેં જોઈ. અમે કહીએ તેટલો તાપ જો તે ઉત્પન્ન કરે, અને અમારું કામ કરવા જતાં જો તેઓને ખોટ જાય તો તે પૂરી પાડવા માટે મેં તેમને, તેઓ માગે તેવા પ્રકારની, ખાત્રી આપવા કહ્યું. તેઓ કષ્ટિય થયા. પહેલો તાપનો પ્રયત્ન નિષ્ફળ ગયો. પોલાદમાંથી ધણુંજ ઓછું વૅનેડિયમ મળી શક્યું. એટલે ફરીથી પ્રયત્ન કરી જોવા કહ્યું, અને એ બીજી વખતે તે

પોલાદ જેવું ભેદ્ય એ તેવું નીકળી આવ્યું. તે પહેલાં સાઠ હજારથી સીતેર હજાર પાઉન્ડ જેટલા ટેન્સીલ (તથાવાની શક્તિવાળા) બળવાળા પોલાદથી જ ચલાવવું પડતું હતું. વૅનેડિયમ ઉત્પન્ન થતાં તેવું બળ એક લાખ સીતેર હજાર પાઉન્ડ સુધી પહોંચ્યું.

વૅનેડિયમ પોલાદ હસ્તગત થતાં અમારા બધા નમુનાઓની ગાડીઓને, તે છુટી કરી નાંખી અને દરેક ભાગને માટે સારામાં સારું પોલાદ કયું ગણી શકાશે તેની ખારીજાઈથી હું તપાસ કરવા મંડ્યો-અમારે સખત પોલાદ ભેદ્ય, કે કઠણ પોલાદ ભેદ્ય, કે સહેનાઈથી વળી શકે એવું પોલાદ ભેદ્ય, તેની પરીક્ષા કરવા માંડી. કારખાનાંઓના ઇતિહાસની અંદર, મને લાગે છે કે અમે પહેલ પહેલા જ અમુક જ, ચોક્કસ પ્રકારનું પોલાદ ભેદ્ય એવું શાસ્ત્રીય દબે નક્કી કરવા ભાગ્યશાળી થયા. અને, તેને પરિણામે જુદા જુદા પોલાદના ભાગોને ઘણે લગભગ વીસ પ્રકારનાં જુદા જુદા જાતનાં પોલાદની અમે પસંદગી કરી. એમાંની દમ જતો વૅનેડિયમની હતી. જ્યાં જ્યાં મજબૂતી અને ઘનનમાં હનકાપણાતી જરૂર હોય ત્યાં ત્યાં વૅનેડિયમ વાપરવામાં આવતું અત્યત્ત વૅનેડિયમની પણ બધી જાતો એક સંખ્યા નથી હોતી. કુંકાણુમા, જરૂરિયાતના પ્રમાણમાં તે તે જાતનું પોલાદ વાપરવામાં આવ્યું. આવી આપમેળે ઢોડતી ગાડીઓની બનાવટમાં આ અખતરાઓ પહેલા ચાર જ જુદા જુદા જાતનાં પોલાદ વાપરવામાં આવતાં હતાં. પરંતુ તેના ઉપર પ્રયોગો ચાલુને ચાલુ જ રાખવાથી એના કરતાં પણ વધારે મજબૂતી એ પોલાદની અંદર ઉત્પન્ન કરવાને અમે શક્તિમાન થયા છીએ. ૪ સ. ૧૯૧૦ ની અંદર ક્રાંસના વેપાર-ઉદ્યોગ ખાતા તરફથી અમારા “ રૉડ-ચોક ” (ટળીઆ ધુરી)ની સાથે સંબંધ ધરાવતા “ સ્ટીઅરીંગ સ્પીન્ડલ ” (ત્રાક)ને પુસંદ કરવામાં આવ્યો હતો, અને આખા ક્રાંસ દેશમાંની સારામાં સારી ગાડીમાના તે

આગતી સાથે તેને અજમાવી જોવામાં આવ્યો હતો, અને તેમની દરેક કસોટીમાંથી અમારું પોલાદ વધારે મજબૂત સાબીત થયું હતું.

વેનેડિયમ પોલાદના વપરાશથી વજનનો સવાલ ગૌણ થઈ ગયો. મેં જે સર્વમાન્ય ગાડી બનાવવાની ધારી હતી તેની ખીજ બધી જરૂરિયાતો મેં તૈયાર કરી રાખી હતી, અને તેમાંની ઘણી તો આજ પછી કરી દેવામાં આવી હતી. હવે એ રચનાની સમતા ખરોખર જળવાઈ રહે તેવું કરવાનું હતું. મનુષ્યનો એક અંશ, આગ, ઠામ આપતો બંધ થઈ જાય તો તે ખરી જાય છે એમ કહેવાય છે. તેવી જ રીતે યંત્રોના કેટલાક ભાગ ખીજ ભાગો કરતાં નબળા હોવાથી યંત્રો છોન્નભીન્ન થઈ જાય છે. તેથી તે સર્વમાન્ય ગાડીની રચનાને અંગે એક મહત્ત્વનો પ્રશ્ન એ હતો કે તેના બધાથે આગો, તેમની ઉપયોગીતાનો વિચાર કરી જોતાં જેમ અને તેમ એક સરખી મજબૂતીના રાખવા સાથે સાથે કોઈ મૂખ્યાઓના હાથમાં તે જઈ પડે તોએ તેને કંઈ તુકસાન ન આવે એવી પછી તેને બનાવવાની જરૂરિયાત હતી. એટલે મેં નીચેનું સૂત્ર રૂપીકાયું કે “ન્યારે મારી કોઈ પછી ગાડી ભાગી જાય ત્યારે મારો પોતાનો જ કંઈ વાંક છે એમ મારે સમજવું.”

ન્યારે પહેલવહેલી મોટરગાડી મહોલ્લાઓની અંદર ફરતી મેં જોઈ ત્યારથી જ મારા મગજમાં એ ખ્યાલ દઢ થઈ ગયો હતો કે તે એક જરૂરિયાતનું સાધન હતું. એ ખ્યાલ અને એ ખાતરીને લઈને જનસમૂહની જરૂરિયાતોને પૂરી પાડે એવી એક ગાડી બાંધવાનો મનસુખો મેં કર્યો હતો. એ નમુનો તૈયાર કરવા પાછળ જ મેં મારા આજ સુધીના પ્રયત્નો કર્યા છે, અને દર વર્ષે મને એમ થતું કે હજી વધારે સારી અને સુંદર અને સસ્તી ગાડી મારે બનાવવી જોઈએ. તે સર્વમાન્ય ગાડીનાં નીચે પ્રમાણેનાં લક્ષણો મેં મારા મન સાથે જોઈવી રાખ્યાં હતાં:—

- ૧ જિંથી જાતનો માલ વાપરવો કે જેથી ઉપયોગમાં સારી સેવા આપી શકે. વૈનેડીયમ પોલાદ મજબૂતમાં મજબૂત કાષ્ટમાં કાષ્ટ અને બધાં પોલાદો કરતાં વધારે વખત ચાલે એવું છે. ગાડીઓની બનાવટનો પાયો અને ઉપરનું ચણતર એ જ પોલાદથી કરવામાં આવે છે. કિંમતનો વિચાર બાજુએ રાખતાં, આખી દુનિયાની અંદર તે પોલાદ જિયામાં જિંથી જાતનું છે.
- ૨ ગાડી ચલાવવાની બાબતમાં તે બહુ સાદી રીતે ચાલી શકે એવી રાખવી જોઈએ. ઠારણ મનુષ્યોનો મોટો ભાગ કંઈ યંત્રવિદ્યાનો જાણકાર હોતો નથી.
- ૩ પૂરતા પ્રમાણમાં બળ ઉત્પન્ન થાય તેવું રાખવું જોઈએ.
- ૪ સંપૂર્ણ વિશ્વાસ કરવા લાયક ગાડીઓ હોવી જોઈએ-ઠારણ ગમે તે ઉપયોગમાં એ ગાડીઓ લેવાવાની અને ગમે તેવા ખડ-તલ રસ્તાઓ ઉપર થઈને તેને જવું આવવું પડવાનું.
- ૫ વજનમાં પુષ્કળ હલકી હોવી જોઈએ. દરેક વનસ્ત્રિ પિસ્ટન (લાટ)ના ડીસ્ક્સમેન્ટે (સ્થાનાન્તરે) માત્ર ૭૫ પાઉન્ડ વજન જ ફાડ-ગાડીઓને ઉચકવાનું થાય છે; અને ફાડ-ગાડીઓ ભયારે જુઓ ત્યારે ગમે ત્યાં થઈને જતી જ હોય છે તેવું ઠારણ પથ આ જ છે. રેતી અને કાદવમાં, બરફ અને પાણીમાં ટેકરીઓ ઉપર, ખેતરો અને મેદાનોમાં, ગમે ત્યાં થઈને તેને લઈ જવામાં મુશ્કેલી પડતી નથી.
- ૬ ગાડી ઉપરના કાણુ ઉપર ખાસ લક્ષ રાખવું જોઈએ. એની ગતિની ઝડપ એ આપણા હાથની વાત હોવી જોઈએ. અને ગમે તેવા મુશ્કેલીભર્યા પ્રસંગે, અગર ગમે તેવા અકસ્માત થવાની અણીના પ્રસંગે, શહેરના ધીમોધીમ મહોલ્લાઓમાં થઈને, કે ગમે તેવા ભયંકર રસ્તાઓ ઉપર થઈને જતા હોઈએ

ત્યારે તદ્દન શાંતિથી અને સહીસલામત રીતે તે આપણા કાણુમાં રહી શકે એવી હોવી જોઈએ. “ ગમે તે કોઈ ફોર્ડ-ગાડી ચલાવી શકે ” એ જે કહેવત જેવું થઈ પડ્યું છે તેનું કારણ પણ આજ છે. ગમે ત્યાં તેને ફેરવવી હોય તો પણ તે ઘણી જ સહેલાઈથી ફેરવી શકાય છે,

૭ ગાડી વજનમાં જેટલી વધારે તેટલા વધારે પ્રમાણમાં તેને ચલાવવાને માટે બળતણ અને તેજ વાપરવા પડે. ગાડી જેટલી હલકી તેટલા પ્રમાણમાં તેને ચલાવવામાં ખર્ચ પણ ઓછું થાય. ફોર્ડ-ગાડીઓ હલકા વજનની ઘણી હોય છે એ તેનાં પહેલાંના વર્ષોમાં તેના વિરોધીઓની એક ખાસ દલીલ હતી, પરંતુ હવે તે તદ્દન બદલાઈ ગયું છે.

જે નમુનો મેં નક્કી કર્યો તેને “ મોડેલ-ટી ” નું નામ આપ્યું. એ નવા નમુનાનું એક મહત્ત્વનું અંગ તેની રચનાની સાદાઈ એ હતું. ફક્ત ચાર જ ચીજો બનાવટમાં રાખવામાં આવી હતી—(૧) બળ ઉત્પન્ન કરતો ઇજેન્ટ, (૨) ગાડીનું ખોણું, (૩) આગળનો એકસલ (કીલક) અને (૪) પાછળનો એકસલ (કીલક) આ બધીયે ચીજો મળવી તદ્દન સહેલી હતી, અને તેને સમારવાને કે તેને અદલબદલ કરવામાં કોઈ પણ પ્રકારની ખાસ આવડતની જરૂર નહોતી. તે વખતે भारी માન્યતા એવી હતી, જે કે તે નવી હોવાથી મેં તેને માટે બહુ કહે કહે નહોતું કયું, કે ગાડીના ભાગો તો એવા સાદા અને સોંધા જ હોવા જોઈએ કે તેના હાથથી કરવામાં આવતા સમારકામનું ખર્ચ, જે ઘણું મોંઘું પડતું હતું તે, નીકળી જાય એ ભાગો એવા હતા કે તેને બનાવવામાં કંઈ ઝાતું ખર્ચ થતું નહીં. જુના ભાગોને સુધારવા કરતાં નવા ભાગો ખરીદ કરવામાં ઊંડું સરતુ પડે એવું હતું. જેવી રીતે લોખંડના સામા-

નની દુકાનોની અંદર ખીંટા અને બોલ્ટસ (આગળાઓ) રાખી શકાય છે, તેવી જ રીતે તે દુકાનોમાં આ બાગો પણ રાખી શકાય એવા હતા. એ ગાડીના કારીગર તરીકે હું માનતો હતો કે મારે ગાડીની રચના તો એવી સાદી અને સરળ રાખવી કે તેને સમજતાં કોઈને જસકે મુશ્કેલી પડે નહીં.

દરેક ઠેકાણે આ વિચારને અમલમાં મૂકી શકાય એમ છે. કોઈ પણ વસ્તુ જેટલા પ્રમાણમાં ઓછા મુશ્કેલીવાળી હોય છે. તેટલા પ્રમાણમાં તે બનાવવાને માટે સહેલી પડે છે, વેચવામાં વધારે સોધા કિંમત વેચી શકાય છે, અને તેથી કરીને વધારે સંખ્યામાં પણ તેનું વેચાણ થઈ શકે છે.

બનાવટની શાસ્ત્રીય વિગતોમાં ઉતરવાની કંઈ જરૂર નથી. પરંતુ અત્રે જુદી જુદી જાતના જે નમુનાઓ અમે તૈયાર કર્યા છે તેનું પુનરાવલોકન કરી જાણ્યે તો તે યોગ્ય થઈ પડશે એમ લાગે છે.

“ મોડેલ-ટી ” ના પડેલાં મેં આઠ નમુનાઓ તૈયાર કર્યા હતાઃ
 “ મોડેલ-એ, ” “ મોડેલ-બી, ” “ મોડેલ-સી, ” “ મોડેલ-એફ ”
 “ મોડેલ-એન, ” “ મોડેલ-આર, ” “ મોડેલ-એસ, ” અને “ મોડેલ-કે. ” આમાંની “ મોડેલ-એ, સી, અને એફ ” ની ગાડીઓમાં આડી બે સિલિન્ડરો (ભુંગળાકારપાત્રો) ની મોટરો રાખવામાં આવી હતી.
 “ મોડેલ-એ ” માં હાંકનારની બેઠકની પાછળ તે મોટર રાખી હતી, જ્યારે બીજા બધામાં આગળ એક ટોપા જેવા હાંકણાની અંદર રાખી હતી. “ મોડેલ-બી, એન, આર, અને એસ ” ની ગાડીઓમાં ઉભી ચાર સિલિન્ડરો (ભુંગળાકારપાત્રો) ની મોટરો રાખવામાં આવી હતી. “ મોડેલ-કે ” માં છ સિલિન્ડરો (ભુંગળાકારપાત્રો) ની હતી.
 “ મોડેલ-એ ” આઠ ઘોડાના બળ જેટલું બળ ઉત્પન્ન કરતી.
 “ મોડેલ-બી ” સાડા ચાર ઇંચના સિલિન્ડર (ભુંગળાકારપાત્ર) અને

પાંચ ઇંચના ખટકા સાથે ચોવીસ ઘોડાના બળ જેટલું બળ ઉત્પન્ન કરતી. “ મોડેલ-કે ” ની અંદર વધારેમાં વધારે બળ ઉત્પન્ન થતું. “ મોડેલ-બી ” નાં સિલિન્ડરો (ભુંગળાકારપાત્રો) મોટામાં મોટાં હતાં. “ મોડેલ્સ-એન, આર, એસ ” નાં નાનામાં નાનાં હતાં. એના ગોળાવાનો વ્યાસ પોણા ચાર ઇંચનો હતો. અને ઠટ્ટે ઇંચ જેટલો તેનો ખટકો હતો. “ મોડેલ-ટી ” ને ચાર ઇંચના ખટકા સાથેનું પોણા ચાર ઇંચનું સિલિન્ડર (ભુંગળાકારપાત્ર) રાખવામાં આવેલું છે. “ મોડેલ-બી ” સિવાયના બધા મોડેલોની ગાડીઓમાં “ ડ્રાય બેટરીઝ ” (સુકી કોષાવલી) થી અગ્નિ પ્રદિપ્ત થતો, “ મોડેલ-બી ” માં “ રેટોરેજ બેટરીઝ ” હતી. અને “ મોડેલ-કે ” માં બેટરી અને મેંગેટો (કોષાવલી અને લોહચુંબક યંત્ર) બન્ને હતાં. અમારા હાલના નમુનામાં, “ મોડેલ-ટી ” માં, બળ ઉત્પન્ન થવાનો જે એક પ્લેન્ટ છે તેના એક ભાગ તરીકે તેની અંદર જ મેંગેટો (લોહચુંબક યંત્ર) ને બાંધી દેવામાં આવેલો છે. પહેલા ચાર નમુનાઓની ગાડીઓમાં “ કલચ ” “ ક્રાન ” (શંક) ધાટનો હતો. છેલ્લા ચાર અને હમણાંના નમુનામાં મલ્ટીપલ (બહુ ગુણીત) થાળી ધાટનો છે. બધી ગાડીઓમાં વિદ્યુત સંચાર “ પ્લેનેટરી ” (ગ્રહગતિ માફક) છે. “ મોડેલ-એ ” નું સંચયન સાંકળથી થાય છે. “ મોડેલ-બી ” નું, “ શેફ્ટ ” થી. બીજા બે મોડેલોનું સાંકળથી, અને ત્યાર પછીના બધા નમુનાઓનું વળા “ શેફ્ટ ” થી જ થાય છે. “ મોડેલ-એ ” ના પૈડાનું તળિયું બોત્તેર ઇંચ હતું. “ મોડેલ-બી, ” ને વણી સારી ગાડી ગણાતી હતી, તેના પૈડાનું તળિયું બાહ્ય ઇંચ હતું. “ મોડેલ-કે ” ના પૈડાનું તળિયું એકસોવીસ ઇંચ હતું. “ મોડેલ-સી ” ના પૈડાનું તળિયું છકોતેર ઇંચ હતું. બીજા બધા નમુનાઓના પૈડાનાં તળિયાં ચોરાશી ઇંચ હતાં; અને ચાલુ નમુનાનું

મેા ઈચ રાખવામા આવ્યું છે. પહેલા પાય નમુનાઓની માડીઓનો બીજો બધો સરળમ જુદો વેચવામાં આવતો બીજા ત્રણ નમુના ઓની માડીઓ થોડા મણા સરળમ સાથે વેચવામા આવતી. ચાતુ નમુનાની માડી, “ મોડેલ-ટી ”ની માડી, તેના પૂરેપૂરું સરળમ સાથે વેચવામા આવે છે “ મોડેલ-એ ”નું વજન બારસો પચાસ પાઉન્ડ હતું. “ મોડેલ એન અને આર ” વાળી માડીઓ હાલકામા હાલકી હતી. તેમનું વજન એક હજાર પચાસ પાઉન્ડ હતું, પરંતુ તેઓ આમતેમ દોડાદોડ કરનારો માડીઓ હતી. ૭ સિનિન્ડર (ભુગળાકારપાન) વાળી માડી વજનમા બારેમા બારે હતી, અને તેનું વજન બેહજાર પાઉન્ડ હતું. ચાતુ નમુનાની માડીનું વજન માત્રસો પાઉન્ડ છે.

“ મોડેલ-ટી ”ની અદર એવું એકે તત્ત્વ ન હતું કે જે પહેલાના નમુનાઓની બધી માડીઓમાની એક અગર બીજામાથી મળી આવે નહીં દરેક પ્રિગતની વ્યવહારમા પૂરેપૂરી કસોટી કરી લીધી હતી આ નમુનો ફત્તેહમદ થશે કે કેમ તેની અટકળો કરવા જેવું હતું જ નહીં તે ફત્તેહમદ થવો જ જોઈએ, ફત્તેહમદ થયા વગર તેનો છૂટકો જ ન હતો, કારણ એ કંઈ એક દિવસની બનાવટનું કામ ન હતું અમે ૧૯૦૮-૧૯૦૯ના વર્ષમાટે “ મોડેલ-ટી ” નામની માડી બહાર પાડી.

અમારી કંપનીને અસ્તિત્વમા આવ્યે તે વખતે પાય વર્ષ વીતી ગયા હતા મુજ કારખાનું ૨૨૮ એકર જોટલી જમીનની જગ્યામા બાંધેલું હતું પહેલા વર્ષમા સરેરાશ ૩૧૧ માણસો અમે કામે નગાડયા હતા, ૧૭૦૮ માડીઓ બહાર પાડી હતી, અને તેનો એક જ રાખાનું એક મકાન હતું ઈ. સ ૧૯૦૮ ની અદર કારખાનાની જગ્યા વધીને ૨-૬૫ એકર જોટલી જમીનની થઈ હતી,

અને ગાંધીજીના મકાન અમારી માનિકીનું થયું હતું તે વર્ષમાં સરેરાશ ૧૯૦૮ માણસો કામે લગાડેલા હતા, ૧૯૮૧ ગાડીઓ બનાવી હતી, અને તેની ૧૪ શાખાઓના જુદા જુદા મકાનો થયા હતા મતનગ કે, ધધો ધણો આબાદીમાં ચાલતો હતો.

૧૯૮-૧૯૦૬ના વર્ષ દરમિયાન “મોડેલ્સ અમર અને એસ” વાળી ગાડીઓ, જે પહેલા ધણી ફોર્મલ નીનડી હતી, અને જેનું વેચાણ અનુક્રમે ૭૦૦ ડોલર અને ૭૫૦ ડોલરમાં થયું હતું તે બનાવવાનું ચાલુ રાખ્યું પરંતુ “મોડેલ-ટી” તે બધાની ઉપરવર્ધ ગઈ તેની ૧૦૬૦૭ ગાડીઓ અમે વેચી આટલી મોટી સંખ્યામાં કોઈપણ બારખાનાવાળાએ, કોઈપણ વખતે, ગાડીઓ વેચી જાણી નહતી મુસાફરી કરવાની ગાડીની કિંમત ૮૫૦ ડોલરની હતી તે જ એસીમ (બોખા) ઉપર ગામમાં દોડે એવી ગાડી, ગાંધીજી, કુપ, અને એક નાની લેન્ડો જેવી ગાડી અમે ચલાવી, અને તે બેઠકનું વેચાણ અનુક્રમે ૧૦૦૦ ડોલર, ૮૨૫ ડોલર, ૬૫૦ ડોલર, અને ૬૫૦ ડોલરમાં થયું હતું.

નવી નીતિ અપનાવવાનું આ ખરેખરો સમય છે એની પૂરેપૂરી અને સચોટ સોમિતિ મને આ વર્ષમાં થઈ એ નીતિની મેં જાહેરાત કરી તે પહેલા મારી ગાડીઓ વેચનારા માણસો, તેના પુરુષ પ્રમાણમાં થતા વેચાણને લઈને, ઘણા ઉત્તરજિત થયા હતા અને કહેતા હતા કે અમારી પાસે જે ખીમ વધારે નમુનાઓ હોત તો આના કગ્તા પણ વધારે પ્રમાણમાં ગાડીઓનું વેચાણ થયું હોત એ એક આશ્ચર્યની વાત છે કે એક વસ્તુ જ્યારે બજારમાં ફોર્મલ મદદથી વેચાયે જાય છે ત્યારે કોઈના ખ્યાનમાં એમ જ આવે છે કે જે તેની રચનામાં કંઈક સહેજ ફેરફાર, ક્યોઈ હોય તો તે આના કગ્તા નથી વધારે ફોર્મલ મદદથી વેચાય એક વસ્તુની મનાવટમાં

નવા નવા ફેરફારો કરી જુદી જુદી પદ્ધતિઓ અખત્યાર કરવા તરફ ચેડાં કહાડવાનું હમણાં હમણાંનું વલણ વધી પડ્યું છે, અને એ રીતે એક સારી ચીજને બિઘટી બેડોળ કરવામાં જ તેઓ મદદકર્તા થઈ પડે છે. અમારા વેચાણ કરનારા માણસો એ જ વલણ ઉપર આધાર રાખી અમને તે પ્રમાણે કરવાનો વારંવારે આગ્રહ કરવા લાગ્યા. તેઓ ફક્ત પાંચ ટકાવાળા ખાસ ધરાકોની જ વાત સાંભળતા હતા એમ મને આ ઉપરથી લાગ્યું. એ ધરાકો તો પોતાને શું જોઈએ છોએ તે ચોક્કસપણે કહી શકે, પરંતુ પેલા પંચાણું ટકાવાળા ધરાકો, જેઓને આ બાબતનું ખાસ કંઈ મહત્ત્વ હોતું નથી, તેઓને તેઓ ભૂલી જવા લાગ્યા. ધંધાની ખામીઓની ફરિયાદો અને સૂચનાઓ ઉપર પૂરતી બારીકાઈથી ધ્યાન આપવું જ જોઈએ, નહીં તો ઘઘા ઘપી શકે નહીં. ઉપયોગીપણામાં અગર સેવા આપવામાં ખામીની ફરિયાદ થાય તો તેનો તાત્કાલિક અને ચીવટાઈથી નપાસ કરવો જોઈએ. પરંતુ સૂચના માત્ર પદ્ધતિઓના ફેરફારને અંગે હોય તો આપણે પહેલાં ખાત્રી કરી લેવી જોઈએ કે એ ફરિયાદ સૂચના કરનારની અંગત કલ્પનાનું પરિણામ તો નથી ?! માણનું વેચાણ કરનારા માણસો હંમેશા ધગકની અંગત કલ્પનાઓને સંતોષવાની ઇચ્છા કરે છે, પરંતુ તેના કરતાં તેમની પામેના માત્ર સંજોગો પૂરતું જ્ઞાન મેળવીને, એવી અંગત સૂચનાઓવાળા ધરાકોને જે તેમની પાસે છે તેનાથી તેમની દરેકે દરેક જરૂરિયાત સારી રીતે સંતોષી શકશે એવી તેમને ખાત્રીપૂર્વક સમજણ પાડી શકે એમ હોય તો તે તેઓ વધારે સુદર કામ આપી શકે એમ મારું માનવું છે.

અને તેથી જ કરીને ઇ. સ. ૧૯૦૯ માં એક સવારે મેં એકાએક જાહેરાત કરી દીધી કે ભવિષ્યમાં અમે માત્ર એક જ નમુનાની ગાડી બાંધવાનો ઇરાદો રાખીએ છોએ, અને તે નમુનો “ મોડલ-ટી ” નામની ગાડીનો રહેશે, તથા અધી ગાડીઓને મારે

“ એસીમ ” (જોખુ) એક સગખું જ રહેશે, અને મેં એ પણ જણાવ્યું કે “ જે ધગકને જ્યાં મુઘી પોતાની ગાડી કાળા રંગની હોય ત્યાં મુઘી, તેને બદલે બીજા, ગમે તે પસંદ પડે તે, રંગની રંગાવવી હોય તો તે રંગાવી રાકે છે. ”

માન આ વિચારની સાથે કોઈ પણ સમત થયું કે નહીં તે હું કહી શકું નહીં. ઉત્પન્ન કંપામાં એક જ નમુનો ગમવાથી જે કાયદો ઉત્પન્ન કંપારને થાય તે એ વેચાણ કરનાર માણસો સમજી શક્યા નહીં એવો કાયદો થાય કે ન થાય તેની તેઓને દરકાર ન હતી એમ કહેવું વધારે બ્યાજબી છે તેઓ એમ માનતા હતા કે અમારું ઉત્પાદન જે ગિયતિમાં હતું તે સાતમાં માત્ર હતું, અને વેચાણ ક્ષમતામાં ઘટાડો કંપા જતા વેચાણને નુકશાન પહોંચાશે, તેમ જ જે ધગકોને સારી જાતનો માન જોઈતો હશે તે સોડો પાછા પડશે અને તેમની જગ્યા બેનાગ બીજા માણસો મળવા ધણ મૂકેન પડશે મોટરના ઉદ્યોગ સમઘી સ્પષ્ટ ખ્યાન તે વખતે ધણો થોડો હતો મોટરગાડી હજી પણ એક મોજમજા અને સહેલ કે નાના સાધન તરીકે ગણાતી હતી. આ વિચાર ફેનાવવાનું મુખ્ય કામ તેના બનાવનારોએ જ વધારે પ્રમાણમાં કર્યું હતું કેટલાક ડાગિયાન માણસોએ “ મહનગાદની ગાડી ” એવું નામ તેને માટે જોવી કહાડ્યું હતું, અને ગાદે ખમરોમાં પણ એ ગાડીના મોજમજાના તત્ત્વો ઉપર વધારે ભાર મૂકવામાં આવતો હતો. એટલે જ્યારે મેં નીચે પ્રમાણેની જાહેરાત કરી ત્યારે મારી ગાડી વેચનારોએ જે વાધાઓ જણાવ્યાં તે ચોગ્ગ હતા —

“ મોગ જનસમુદાય માટે હું મોટરગાડી બનાવીશ. એક ડહાબને પૂરી પડે એટલી મોગી તે થશે, પરંતુ એક વ્યક્તિને તેને ચાલના કંપા માટે તથા તેની પૂરતી કાળજી નાખવા માટે તે વર્ગી

નાની થશે. તેને બનાવવામાં સારામાં સારો માત્ર વપરાશે, સારામાં સારા માણસો કામે લગાડવામાં આવશે, તથા ચાલુ જમાનાનું એન્જિનીયરીંગ શાસ્ત્ર યોજી શકશે તેવી સાદામાં સાદી બનાવટની તે રાખવામાં આવશે, છતાં કિંમત તેની એટલી તો ઓછી હશે કે સાધારણ સારા માસિક પગાર જે માણસને મળતો હશે તે પણ તેને ખરીદ કરી શકશે; અને ઇશ્વરે નિર્માણ કરી રાખેલાં કુદરતી શોભાવાળાં મેદાનો ઉપર પોતાના કુટુંબ સાથે એ કુદરતની લીલા માણી શકશે. ”

આ જાહેરાત આનંદથી વધાવી લેવામાં આવી હતી, અને ધણે ખરે ઠેકાણે એવી ટીકા કરવામાં આવતી હતી કે “ ફ્રાડ જો, આ કરે તો છ મહીનાની અંદર પોતાનો ધંધો તે જરૂર ગુમાવી બેસશે. ”

તે વખતે બધાના મનમાં એમ જ હતું કે ઓછી કિંમતે સારી ગાડી તૈયાર થઈ શકે જ નહીં, તેમ જ ઓછી કિંમતની ગાડી તૈયાર કરવાની જરૂર પણ ન હતી, કારણ માત્ર પેસાદાર માણસો જ ગાડીઓ ખરીદતા હતા. ૧૯૦૮-૧૯૦૯નાં વેચાણ ઉપરથી મારી ખાત્રી થઈ કે અમારે હવે નવા કારખાનાની જરૂર હતી. પીકેટ સ્ટ્રીટમાંનું એક મોડું કારખાનું આધુનિક સમયને અનુકૂળ આવે એવું તો હતું જ. દેશમાંના આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના કાઈ પણ કારખાના કરતાં તે વધારે સારું તેમ જ વધારે મોડું પણ હતું, પરંતુ ગાડીઓના વેચાણ અને ઉત્પાદનનું પ્રમાણ ધણું વધી પડવાથી તે બધાની દેખરેખ તે ઠેકાણે શી રીતે રાખી ગકારો એમ મને થયું. એટલે હાઇલેન્ડ પાર્ક ઉપરની સાઠ એકર જમીન મેં વેચાતી લીધી. ડેટ્રોઇટથી તે જમીન દૂર હતી. આટલી બધી જમીન ખરીદ કરી દુનિયામાં અસ્તિત્વ ધરાવતાં બધા કારખાનાંઓ કરતાં મોડું કારખાનું બાંધવાની મારી યોજના જે હતી તે

સામે જખરો વિરોધ જાગ્યો. દરેક ઠેકાણે એ પ્રશ્ન પૂછાઈ રહ્યો હતો કે “ફ્રાઈડને તે ક્યાં સુધી વધ વધ કરવું છે ?” આવો પ્રશ્ન પૂછાવાનું કારણ માત્ર એ જ છે કે આ ઠેકાણે એક ફ્રાઈડ નામની વ્યક્તિ નહીં, પરંતુ એક સિદ્ધાંત, કામ કરી રહ્યો છે, એ બામ-તથી એ પ્રશ્ન પૂછનાર સ્વયં ડેવળ અજ્ઞાત છે. એ સિદ્ધાંત એટલો બધો સાદો અને સરળ છે કે તેને લઈને જ ઊલટો તેમાં કંઈ ભેદ તો નહીં હોય એમ લાગ્યા કરે છે.

૧૯૦૯-૧૯૧૦ના વર્ષ માટે મારી ગાડીઓની કિંમતમાં મેં થોડો ઘણો વધારો કર્યો, કારણ નવી જમીન ખરીદ કરી હતી, અને નવાં મકાનો બાંધવાનાં હતાં, તેના પૈસા મારે આપવાના હતા. આ નીતિ ન્યાયી અને બચાવ યર્થ થકે એવી ગણી શકાય, કારણ એમાં છેવટનું પરિણામ ખરીદ કરનારના લાભમાં જ આવે છે, નુકસાનમાં નહીં. થોડાંક વર્ષો ઉપર પછુ મેં એજ પ્રમાણે ક્યું હતું. ફ્રેન્ચ નદી ઉપરનો પ્લેન્ટ તૈયાર કરવાનો હતો તેને લીધે દર વર્ષે ગાડીઓની કિંમત ઓછી કરવાની મારી જે પ્રથા હતી તે તે વખતે મેં અમલમાં નહોતી મૂકી, એટલું જ તે વખતે ક્યું હતું. એ દરેક પ્રસંગે વધારાના પૈસા હું ઊછીના લઈ શક્યો હોત, પરંતુ તેમ કરવાથી અમારા ધંધા ઉપર હંમેશનો એક લાગેા ચાલુ થઈ જાત, જેને લઈને પછીની બધો ગાડીઓ ઉપર આ લાગાની અસર થયા વગર રહેત નહીં. દરેક નમુનાઓની કિંમત સો સો ડૉલર વધારી દેવામાં આવી હતી, માત્ર રસ્તા ઉપર ચાલતોના પંચોતેર ડૉલર વધાર્યા હતા, અને ગામમાં ફરે એવી અને નાની લંડોના જેવી ગાડીઓના અનુક્રમે બસેા અને દોઢસો ડૉલર વધાર્યા હતા. અમે ૧૮૬૬૪ ગાડીઓનું વેચાણ ક્યું, અને પછી ૧૯૧૦-૧૯૧૧ ના વર્ષ માટે મુસાફરી કરી શકાય એવી ગાડીની કિંમત ૯૫૦ ડૉલરથી ઘટાડી ૭૮૦ ડૉલરની કરી નાંખી, અને અમે ૪૪૫૨૮

ગાડીઓ વેચી. હવે જાતના માલ સામાનની વધતી જતી કિંમત અને કારીગરોને હિંચા દરે આપવાના હોવા છતાં ગાડીઓની કિંમતની અંદર એકધારે ઘટાડો કરવાનો આ પહેલવહેલો પ્રયાસ હતો.

૧૯૦૮ નું વર્ષ ૧૯૧૧ ના વર્ષના મુકાબલામાં સરખાવી જોઈએ:—કારખાનાની જમીનની જગ્યા ૨૦૨૬ એકરથી વધી ૩૨ એકરની થઈ હતી; કામે લાગેલા કારીગરોની સંખ્યા સરેરાશ ૧૯૦૮ થી વધી ૪૧૧૦ ની થઈ હતી; અને ગાડીઓ ૬૦૦૦ થી વધીને લગભગ ૩૫૦૦૦ જેટલી સંખ્યામાં બંધાવા લાગી હતી. ગાડીઓની સંખ્યા તૈયાર થતી હતી તેના પ્રમાણમાં કારીગરો ઓછા કામે લગાડવામાં આવતા હતા, એ હિપરની હકીકતથી જણાયું હશે.

ત્યારે આ બધું શી રીતે બનવા પામ્યું હશે, એ સવાલ ઉઠે છે. એક અનિવાર્ય સિદ્ધાંતને વ્યાવહારિક રીતે અમલમાં મૂકવાથી આ પ્રમાણે થઈ શકે છે. યંત્રો અને તેના બળનો બુદ્ધિપૂર્વક ઉપયોગ કરવાની આવડતને લઈને તે સિદ્ધાંતને અમલમાં મૂકી શકાય છે. એક બાજુ હિપરના મહેલમાં આવેલી એક નાની અંધારી દુકાનની અંદર એક ઘરડો માણસ વર્ગોથી કુહાડીના હાથા બનાવવાનું કામ કર્યા કરતો હતો. સવારથી સાંજ સુધી તે પુષ્કળ મહેનત કરતો, અને સરેરાશ અઠવાડિયાના આઠ હાથાઓ તે તૈયાર કરી શકતો, જેના બદલામાં હાથા દીઠ દોઢ રૂાં તેને મળતો. આમાંના કેટલાક એવા વિકૃત બનતા કે તેનું વેચાણ પણ થતું નહીં.

આજે માત્ર થોડા સેન્ટની કિંમતે, યંત્રોની બનાવટનો તેના કરતાં પણ સારો કુહાડીનો હાથો, તમે મેળવી શકો છે. તેની સ્ત્રમ-વિપત્તિ બાબતમાં તો તમારે ચિંતા કરવા જેવું જ નથી નહેતું જ નથી. તેઓ બધા એક સરખા ઘાટના જ હોય છે, અને

દરેકે દરેક સંપૂર્ણ રીતે તૈયાર થએલા હોય છે. હાલની આવી પદ્ધતિઓનાં મોટા પ્રમાણમાં ઉપયોગ થવાથી એ કુલાડીના લાથાઓની પહેલાની કિંમતમાં ઘણો જ ઘટાડો થયો છે એટલું જ નહીં, પરંતુ એની બનાવટમાં પણ સુધારો ઘણો જ થયો છે.

આ જ પદ્ધતિઓને અનુસરવાથી ફોર્ડ-ગાડીના સંબંધમાં શરૂઆતથી જ કિંમત ઘટાડવાનું, અને સાથે સાથે તેની ગતમાં ઘણો સુધારો કરવાનું, બની શક્યું છે. અમે અમારા વિચારને આગળ ધપાવ્યો. એક નાના સરખા વિચારની અંદર પણ કેટલીક વખત મોટા મોટા ધંધાઓ ડેરિત થએલા હોય છે. મતલબ કે, એક સંશોધક, અગર વિચારવંત કારીગર, મનુષ્યની અમુક સ્થાપિત જરૂરિયાત પૂરી પાડવા જતાં એકાદ તદ્દન નવા, અને પ્રચલિત હોય તેના કરતાં વધારે સારા માર્ગનું અવલંબન લઈ લે છે; તે માર્ગ ખીજા બધાને ગમી જાય છે, અને તેઓ પણ તે જ માર્ગનું અવલંબન લેવાની ઇચ્છા કરે છે. આવી રીતે એક વ્યક્તિ, પોતાના વિચાર અગર પોતાની શોધ દ્વારા, એકાદ ધંધાનું ફેન્ડ થઈ પડે છે. પરંતુ તે ધંધાની ખીજા બધી વિગતો વધારવામાં અને પૂરી પાડવાનાં જેને જેને તેની સાથે સંબંધ હોય તે દરેકને તે ભાગ હોય છે. કેમપણુ કારખાનાવાળો એમ નહીં કહી શકે કે “આ મેં જ ઉભો કર્યો.” કારણ તેને આ પ્રમાણે જોતા કરવામાં ખીજા હજારોની મદદ તેણે મેળવેલી જ હોય છે. બધાના એકત્રિત બળથી તે ઉદ્ભવ પામે છે. એની અંદર રોકાયેલા દરેક કારીગર પોતાના હિસ્સા તેમાં આપ્યે જાય છે. આવી રીતે કામ કરીને અને ઉત્પન્ન કરીને ખરીદનાર જનતાને જે પ્રકારની સેવા તે અપે છે તેના બદલામાં તે ધંધા તરફ તે આકર્ષાય છે. અને એ રીતે એક રીવાજ, એક પ્રકારની ટેવ તેમની આસપાસ ઊભી કરે છે, જેને લઈને પોતાનું યુજન તે નુભાવી શકે છે.

રિલાયેબિલિટિ ” નામની હરીદાઈમાં અમારી “ મોડેલ-સી ” નામની ગાડી ઉતારી. એ દિવસોમાં આવી “ રિલાયેબિલિટિ ” ની હરીદાઈઓ મોટરની સરતો કરતાં વધારે પ્રચલિત હતી. ઉપર જણાવી તે સ્કોટીશ હરીદાઈઓમાં ટેકરાળ અને ભારે રસ્તાઓ ઉપર ૮૦૦ કરતાં વધારે માઈલ સુધી ગાડીઓ દોડાવવાની હરીદાઈ કરાવવામાં આવતી હતી. ફોર્ડ-ગાડી એમાં ફતેહમંદ હતરી. એ આખીયે હરીદાઈ દરમ્યાન યાત્ર એક જ વખત તેને અટકવું પડ્યું હતું. આ પ્રસંગને લીધે ઇંગ્લેંડમાં ફોર્ડ-ગાડીઓનું વેચાણ શરૂ થયું. તે જ વર્ષની અંદર ફોર્ડ-ગાડીઓ પહેલ વહેલી વખત જ લંડનના બજારમાં મૂકવામાં આવી. પછીનાં કેટલાક વર્ષોમાં વેચાણ ઝડપથી આવવા માંડ્યું. ટકાઉપણાની દરેક કસોટીમાં તે ગાડીઓ ઉતરતી અને દરેક વખતે તે વિજયી નીવડતી. અને તેના પરિણામમાં તે વર્ષે ૬૦૦ ગાડીઓ વેચાઈ. ૧૯૨૧ની અંદર હેન્ડ્રી અલેક્ઝાન્ડર, બેન નેવીસના ૪૬૦૦ પુટ જેટલા ઊંચા શિખર ઉપર “ મોડેલ-ટી ” ની ગાડી લંકારી લઈ ગયો હતો. તે વર્ષે ઇંગ્લેંડમાં ૧૪૦૬૦ ગાડીઓનું વેચાણ થયું હતું અને ત્યાર પછી કોઈ પણ વખત આવા હેરત પમાડે એવા દેખાવો કરવાની તેને જરૂર પડી જ નથી. છેવટે અમારુ પોતાનું દારખાતું અમે મેનચેસ્ટરનાં બોલ્ડ્યુઃ શરૂઆતમાં તો જુદા જુદા ભાગો એકઠા કરનાર જ દારખાતું હોય એવું તે હતું. પરંતુ જેમ જેમ વર્ષો વીતતાં ગયાં તેમ તેમ ગાડી બનાવવાના કામમાં પણ ત્યાં વધારે ને વધારે આગળ વધતા ગયા.

પ્રકરણ ૫ મું.

ઉત્પાદન.

જો કોઈ પણ યોજના માત્ર દસ જ ટકાનો, પરંતુ વખતસરના દસ ટકાનો, જ્યાં કરી શકે એમ હોય, અગર પરિણામમાં દસ ટકાનો વધારો લાવી શકે એમ હોય, તો તે યોજનાનો અસ્વીકાર અગર અભાવ તમારા ઉપર દસ ટકાના કરવેરા સમાન ભારરૂપ છે તેમ નહીં સમજાવે. કોઈ ગગનચુંબી મહેલાતનો માલિક પોતાની આવક દસ ટકા જેટલી વધારી શકે એમ છે એવી જો તેમ ખાતરી કરી આપવામાં આવે તો તે કેવી રીતે થઈ શકે છે તે જાણવા પૂરું પણ તે વધારાનો અડધો ભાગ ખર્ચી નાંખવા સિવાય યશ. એ ગગનચુંબી મહેલાતનો એ માલિક યથો છે તેનું કારણ એ છે કે તેણે વિજ્ઞાનનો આશ્રય લીધો છે; અને એ વિજ્ઞાને એ વાત સાબિત કરી આપી છે કે અમુક વસ્તુઓ અમુક રીતે વાપરવામાં આવે તો જગ્યાનો જ્યાં થઈ શકે છે એટલું જ નહીં પરંતુ ભાડાની આવકમાં પણ ઉછેરો વધારો થઈ શકે છે. ત્રીસ મજલાવાળા ઊંચા મકાનને તેના ભોંયતળિયાને માટે તો પાંચ મજલાવાળા ઊંચા મકાનને જેટલી જગ્યા જોઈએ તેટલી જ જોઈએ. એટલે મકાનો બાંધવાની કળામાં જુની પુરાણી પદ્ધતિનો આશ્રય લઈશું તો એ પાંચ મજલાવાળા ઊંચા મકાનના માલિકને આપણી દૃષ્ટિએ તો બીજા પચીસ મજલાની આવક ઓછી જ મળશે. આપણી પાસે બાર હજાર કાચદારો હોય, અને તેમાંના દરેકને રોજનાં દસ ડગલાં ચાલવાનાં હોય તેનો જ્યાં કરીએ તો પચાસ માઇલ જેટલી ગતી અને શક્તિનો દુવ્યય થતો આપણે અટકાવી શકીશું.

આવા સિદ્ધાંતો ઉપર માગ કારખાનાંના કામનું મંડળ

મજાનું હતું. આ બધા સિદ્ધાંતો અવગત નાનાવિદ ગીતે જ
 ગી આવે છે. શરુઆતમાં અમે સચાઓનું કામ કરાગર ભણતા
 હોય એના જ માણસો મેળવવાનો પ્રયત્ન કર્યો, જેમ જેમ ઉત્પા
 દનના કાર્યની જરૂરિયાત વધતી ગઈ તેમ તેમ અમે જોઈ ચકયા
 કે એવા માણસો પણ પૂરતા પ્રમાણમાં મળી આવે એમ ન હતા એટલું
 જ નહીં, પરંતુ એ કાર્યમાં અમ નિષ્ણાત માણસોની પણ કંઈ જરૂર
 નહોતી પડતી, અને આ અનુભવ ઉપરથી મને એક નવો સિદ્ધાંત
 મળી શ્લો, જેનું વિનશ્ચ ક આગળ ઉપર વર્તવા ધારે હું.

એ તો ટપાટ જ છે કે દુનિયાનો અંદર મનુષ્યોનો મોટો ભાગ,
 સાનિક ગીતે કદાચ હોય, તો પણ માનસિક રીતે, મારું જિવન
 જિવના માટે રાજીમાન નથી હોતો ખીજી વખેદમાં કહીએ તો,
 તેમને જે વસ્તુની ખાસ જરૂર હોય છે તે પોતે નતે ઉત્પન્ન કરી
 ચકતા ન હોવાથી, અગર તેના ઉત્પાદનમાં તેમણે પોતે કંઈ મદદ
 કે મહેનત આપેતી નહીં હોવાથી, તે મેળવવાને માટે તેના મદદમાં
 આ દુનિયાનો વ્યવહાર, જે વસ્તુ તેમની પામેથી મેળવવાની આવા
 ગમે છે, તે તેને પૂરતા પ્રમાણમાં આપીને, તે જોઈતી વસ્તુથી
 પોતે પોતાને નવાજી શકે એવી, મનુષ્યોના એ મોટા ભાગમાં ચકિત
 હોતી નથી મેં વધી વખત એવું કહેનાવું માન્યું છે, અને
 માનુ જમાનાની એ એક ખાસ દનીન થઈ પડી છે કે, કામમાંથી-
 મહેનતમાંથી-કાગીગીરી અગર કળા અમોએ િરાડી દીધી છે મારું
 હેવું એમ છે કે અમે તેમ કર્યું જ નથી અમે િનની વધારે
 કાગીગીરીને અવકાશ આપીએ છીએ. યોજના, વ્યવસ્થા, અને
 માધનો બનાવવાના કામની અદર અમે ળિયા પ્રકાન્તો દક્ષતા વાપરી
 છે, અને તેના પરિણામો જેની પાસે એવી દક્ષતા નથી હોતી તે
 યથેન્ન ગીતે ભોગવી શકે છે. આ ખામત ઉપર વધારે ક આગળ કહીશ.

મનુ ય મનુષ્યના માનસિક મન્નમની અદર સમતા નથી,

પરંતુ વિપત્તિ રહેલી છે, એ વાત આપણે સ્વિકારવી જ જોઈએ. એ અમારા કારખાનાની અદર દરેકે દરેક કામને માટે દક્ષતાની જરૂર હોત તો તે બિલ્કુલ જ થવા પામ્યું ન હોત. કારણ જેટલી સંખ્યામાં માણસો જોઈએ તેટલી સંખ્યામાં નિષ્ણાતો કંઈ મળી શકે નહીં, અને એવાઓને કેળવવાનું ધોરણ રાખવામાં આવે તો મોંઘામાં જે એવા કેળવાઈને તૈયાર થઈ શકે નહીં. પોતાના હાથ વડે કામ કરતા એક લાખ માણસોને ભેગા કરો તોયે અમે હાલમાં રોજનો જેટલો માલ ઉત્પન્ન કરી શકીએ છીએ તેટલો તેઓ નહીં જ કરી શકે. તેની લગભગ પચીસ ગણે જ તેઓ આવી શકશે. વળી, એ એક લાખ માણસો ઉપર દેખરેખ રાખવી, તેમની વ્યવસ્થા કરવી, તે પણ કોઈ કરી શકે નહીં. તેના કરતાં પણ વધારે મહત્વનું તો એ છે કે એ લાખ માણસોએ જે માલ ઉત્પન્ન કર્યો હોય તેની કિંમત દરેક ખરીદનારની શક્તિને અનુકૂળ રીતે રહી શકે ? અને ધારો કે આ બધી અશક્યતાઓ શક્યતામાં ફેરવાઈ જાય તો પણ એ માણસોને કામે લગાડનાર કારખાનાની જગ્યાનો વિસ્તાર જેટલો હોવો જોઈએ. તેની તો કલ્પના કરો. આમાના જેટલા બધા માણસો ઉત્પાદનના કામમાં નહીં, પરંતુ ખીમ્મોએ ઉત્પન્ન કરેલો માલ, એક જગ્યાએથી બીજી જગ્યાએ, લઈ જવાના કામમાં રોકાયેલા રહે ? આવી વસ્તુસ્થિતિની અંદર કામ કરનારોએ રોજના દસથી વીસ સેન્ટથી વધારે રીંગતે આપી શકાય તે હું સમજી શકતો નથી. કારણ રોજ આપવી એ કંઈ એકલા કામે લગાડનાર માલિકની ઈચ્છાની વાત નથી રહેતી. એ તો માત્ર પૈસાનો હેરફેર જ કરે છે, ખરેખરી રોજ તો ઉત્પન્ન થએલો માલ જ આપે છે. ઉત્પન્ન થએલા માલની ગોડવણી કરનાર વ્યવસ્થા વિભાગ પણ કહે છે કે ખરેખરી રીતે તે જ રોજ આપનાર ગણી શકાય.

ઉત્પાદનની વધારે કચ્છસંવાળી પદ્ધતિઓ એકદમ ચરુ કરવામાં આવી ન હતી. ધીમે ધીમે તે ચરુ કરવામાં આવી હતી. જેમ જેમ ગાંડીના જુદા જુદા ભાગો અમે પોતે બનાવવા લાગ્યા તેમ તેમ તે પદ્ધતિઓ દાખલ કરતા ગયા “ મોડેન-ટી ” એ પહેલ વહેલી જ મોડેન હતી કે જે અમે અમાની જાતે જ બનાવી હતી ખરેખરી કચ્છસર તો જુદા જુદા ભાગોને એકદમ કંવાના કામથી ચરુ થઈ, અને પછી બીજા વિભાગોમાં પણ એનો પ્રચાર વધ્યો. અને આજે અમાની પાસે આયાકામના નિબળાતો પૂછક જ છે, પંડુ તેઓ ગાંડીઓ ઉત્પન્ન કરતા નથી, તેઓ બીજાઓને તે ઉત્પન્ન કરવાનું મહેનું મનાવી આપે છે. અમાગ એ નિબળાતો સાધનો તૈયાર કરનારા હોય છે, નમુનાઓ તૈયાર કરનારા હોય છે. તેઓ દુનિયામાંના બીજા કોઈ પણ માણસો જેટલા જ ઉપયોગી હોય છે, એટલા બધા ઉપયોગી હોય છે કે તેઓ જે સચાઓ બનાવે છે તે તેમના જગત વધારે સારું કામ આપતા હોવાથી તેવા કામની અહર તેઓને રોકી, તેઓનો નાહક વ્યય થતા કેવો થોડો લાગતો નથી માધાન્ય દરમિયાન જે માણસો અમારી પાસે આવે છે તે કંઈ ગધુ રીખીને તૈયાર થઈને આવેલા નથી હોતા, કામે લાગ્યા પછી થોડાક કનાકોમાં અમર થોડા દિવસોમાં તે પોતાનું કામ બરાબર રીખી જાય છે જે તેટલા સમયની અદ તેઓ કામ રીખી જાય નહીં તો પછીથી તેઓ અમારા ઉપયોગમાં આવી શકે નહીં. આમાંના ઘણા માણસો પરદેશીઓ હોય છે, અને તેઓને કામ પર ચડાવતા પહેલાં એટલી આપણે ખાતરી કરી લેવી જોઈએ કે જે જગત તેઓ રોકે તેના ભાગના પૈસા પૂરા થઈ જાય એટલું કામ તેઓ આપી શકે એવી શક્તિ ધરાવનારા હોય છે કે કેમ તેઓને સચકત સરીસ્વાળા હોવાની જુરુ નથી હોતી. અમાની પાસે એવા પણ કામ છે કે જેમાં પૂછક શાંતિ મળતી

જરૂર પડે. જો કે તેવા કામો હવે સપાટાબધ ઓછા થતા જાય છે. અમારી પાસે ખીજ એવા કામો છે કે જેમા શારીરિક બળની જરૂર નથી ન પડે—એક નવું વર્ષનું નાનું છોકરું પણ તે કામ કરી શકે.

અમારા આખા કારખાનાનો અત્યારે છે તે વિકાસ ક્રમે ક્રમે શી રીતે થયો, અને દરેક વસ્તુ શી રીતે અસ્તિત્વમા આવતી ગઈ તેનો જો ઇતિહાસ આલેખવા બેસીએ તો ઘણી એવી વિશિષ્ટ પ્રકારની પદ્ધતિઓ વિગેરેના જોડા જોડા વર્ણનોમા ઉતરવું પડે, અને તેમ કરતાયે તે પૂરેપૂરો આલેખાય કે કેમ તે તો એક સવાન બોલો જ રહે, કારણ રોજ ને રોજ કંઈ નવી ને નવી કૃતિ બહાર પડતી જ જાય છે, અને એ બધાનો ખ્યાન પણ કયાથી રહી શકે? હાખના તરીકે, કેટલાક ફેરફારોનો વિચાર કરીએ તે ઉપરથી દુનિયા સમસ્તનો વ્યાપાર ઉત્પાદનના પાયા ઉપર રચારો ત્યારે વસ્તુ-સ્થિતિ કેવી હશે, તેના થોડો ઘણો ખ્યાન આવી શકે છે, એટલું જ નહીં, પરંતુ વસ્તુઓની કિંમત આપવી જોઈએ તેના કરતા કેટલી વધારે આપણે આપીએ છીએ, અને મજૂરીના દર હોવા જોઈએ તેના કરતા કેટલા દનકા હોય છે તે પણ આપણે સમજી શકીશું, અને આપણને એ પણ જણાશે કે વ્યાપારની કેટલી બધી દિશાઓ હજી ખીલકુંદ અણખેડાયેલી જ પડી રહેલી છે ! ફ્રાન્સ-કંપનીએ એ માર્ગ ઉપર જ પોતાનું પ્રયાણ આરંભ્યું છે.

એક ફ્રોન્સ-ગ્રાડીની અંદર લગભગ જુદા જુદા પાંચ હજાર ભાગો હોય છે. રૂઝ ને ચાકી ને બધું ગણીએ તો તેમાંના કેટલાક સાધારણ મોટા કદવાળા હોય છે, અને ખીજ જાના, ખીરસાની ધણિયાળમા હોય છે તેટલા કદના હોય છે. બધા ભાગો ભેગા કરવાના કામની શરૂઆત કરી તે વખતે પ્રથમ અમે માડી ભોળ

ઉપર એક જગ્યાએ બેઠી કરી દેતા, અને ઘર બાંધતી વખતે માવ જોમ જોમ જોઈએ તેમ તેમ લાવવામાં આવે છે તેવી રીતે ગાડીને જે ભાગોની જરૂર પડે તે ભાગો કામદારો પાસે મંગાવતા હતા અને તે લાવતા હતા. જ્યારે અમે ભાગો અમારી જાતે બનાવવાના શરૂ કર્યા ત્યારે સાધારણ રીતે અમે તે એકજ ભાગ બનાવવાને માટે અમારા કારખાનાનું એક જુદું આખું ખાતું જ ખોલું. પરંતુ હંમેશાં તે એક જ કામદાર એક નાનો ભાગ તૈયાર કરવાને માટે જે જે ક્રિયાઓ કરવી પડતી તે બધી કરતો. ઉત્પાદનની સપાટાબંધ વધતી જતી માંગને લીધે અમારે એવી યોજનાઓ શોધી કહાડવી પડી કે જેથી કામદારો એક બીજાના કામમાં ખસેલ કરે નહીં, અને કામ જતદીથી થઈ જાય. જે કામ કરનારને બરોબર દોરવણી મળી હોતી નથી તે કામમાંનો પોતાનો ધણો ખરો વખત વસ્તુઓ અને સાધનો લાવલઘ્ન કરવામાં પસાર કરે છે, અને તેટલો વખત કામ કરવા પાછળ તે આપી શકતો નથી; એને પગાર પણ ઓછો જ આપવામાં આવે છે કારણ આવા ફેરીયા-પણાના કામને માટે કંઈ વધારે કોઈ આપે પણ નહીં.

એટલે અમે ભાગો બેગા કરવાના કામમાં જે પહેલવહેલું પ્રગતિકારક પગલું લીધું તે એ હતું કે અમે કામને માણસો આગળ લઈ ગયા, માણસોને કામ આગળ નહીં. એ બધી ક્રિયાઓમાં અમે એ સિદ્ધાન્તોને અનુસરીએ છીએ. (૧) જ્યાં સુધી બની શકે ત્યાં સુધી એક માણસને એક કરતાં વધારે ડગલાં ચાલવાના જરૂર રહેવી-જોઈએ નહીં; અને (૨) કોઈપણ માણસને એ આવતા સુધી રાહ જોઈ બેસી રહેવું પડે તેવું પણ થવું જોઈએ નહીં.

અમારા ભાગો એકત્રિત કરવાના કામમાં અમે નીચેના સિદ્ધાન્તોનો આશ્રય લઈએ છીએ:—

(૧) ક્રિયા જે અનુક્રમમાં ચવાની હોય તે અનુક્રમમાં માણસો

અને સાધનોને ગોઠવે જેથી કરીને તૈયાર થતી વખતની ક્રિયામાં તે ભાગને ઓછામાં ઓછું અંતર કાપવું પડે.

(૨) કામ પુરું થતાંની સાથે તે ભાગ તેની જગ્યાએ એની મેળે જઈ પડે તેવી ગોઠવણ, અગર તો એવા કોઈ પ્રકારના લઈ જવાના સાધનોનો ઉપયોગ કરો કે જેથી કામ કરનાર પોતે એક જ જગ્યાએ તે સરકાવી શકે—એ જગ્યા પછી એના હાથથી એ ધણી જ સહેલાઈથી અને સગવડ ભરી રીતે પહોંચી શકે એવી હોવી જોઈએ—અગર જો બની શકે એમ હોય તો પોતાની જોડેના કામદારની પાસે તેના કામને માટે તે સરકાવી શકે એવી હોવી જોઈએ.

(૩) જે ભાગો ભેગા કરવાના હોય તે સગવડ પડે તેમ જુદે જુદે અંતરે સજ્જાઈથી મોકલી શકાય તેને માટે તેને ગમડાવવાના પાટા વાપરો.

આ સિદ્ધાન્તોનો અમલ કરવાથી ઓખખુ પરિણામ એ આવે છે કે કામ કરનારને પોતાને કંઈ ઝાઝો વિચાર થવાવા જેવું રહેતું નથી, તેમજ તેનું હલનચલન પણ તેણે ઓછામાં ઓછું જ કરવું પડે છે. એક કામ એક જ હલનચલનમાં તે સગમગ કરી નાંખે છે.

એસીસ (ખોખુ) ને ભેડું કરવાનું કામ અમારાં બધાં કામોમાંનું એક અત્યંતમાં અત્યંત રસપ્રદ અને વધારેમાં વધારે જાણીતું કામ છે; એક વખત તે ઘણું મહત્ત્વનું કામ પણ ગણાતું. હવે અમે જે કેકાણે ભાગો વહેંચવાના હોય છે તે કેકાણે ઠેક એ ભેગા કરવાના ભાગો વહાણ મારફતે મોકલાવીએ છીએ.

૪. સ. ૧૯૧૩ ના એપ્રિલ મહીનાની પહેલી તારીખના અરસામાં એસેમ્બલી લાઈનનો અખતરો અમે પહેલ વહેલો અંગ્રજીમાં

જોયો. પહેલ પહેલાં તો અમે દરેક વાતને થોડે થોડે અનભારી જોઈએ છીએ જ. એમ કરતાં વધારે સારો રસ્તો હાથ લાગી ગયો તો ગમે તેને પણ અમે ક્રમાવી દેવા તૈયાર થઈએ છીએ. પરંતુ કંઈ પણ આખરી પગલું લેતા પહેલાં અમારી પૂરેપૂરી ખાતરી થએલી હોવી જોઈએ કે એ નવો રસ્તો જીતના કરતાં સારો જ છે.

હું 'માનું' છું કે અમારી એસેમ્બલી લાઈન એ સૌ કરતાં પ્રથમ સ્થપાયેલી આવૃત્તી લાઈન હતી. એ લાઈને અમારી પદ્ધતિનું સંગીન-પણું પૂરવાર ક્યું અને હવે દરેક ઠેકાણે તેનો જ અમે ઉપયોગ કરીએ છીએ, અને તેને લઈને પહેલાં મોટર એકઠી કરવાનું કામ જ એક જ માણસ કરતો હતો તેને બદલે તે કામને હવે ચોરાસી વિભાગોમાં વહેંચી નાખ્યું છે—અને તે માણસો પહેલાં તેમના જોટલા માણસો જોટલું કામ કરતા તેના કરતાં ત્રણ ગણું કામ કરે છે. ચેંસીસ ઉપર પણ આ યોજના અમે થોડી મુક્ત બાદ અનભાવી.

સ્થીર ચેંસીસ એસેમ્બલીંગના કામમાં અમારી સોરામાં સારી સરેરાશ દર ચેંસીસે બાર કલાક અને અઢાવીસ મિનિટની હતી. અમે એ ચેંસીસને એક દોરડા અને વીન્ડલેસ (દુમકંડાસ) થી અઢીસો શીટ લાંબી લાઈન ઉપર થઈને દોરો લઈ જવાનો અખતરો કરી જોયો. જોગા કરવાના કામમાં રોકાયેલા માણસો એ ચેંસીસ જોડે ચાલતા હતા અને એ લાઈનની આબુખાબુ ખાગોના કરી રાખેલા દગલામાંથી ઉપાડતા જતા હતા. આ રીતે એક ચેંસીસ દીઠ પાંચ ઠનાક અને પચાસ મિનિટની સરેરાશ અમને આવી. ૧૯૨૪ ની શરૂઆતમાં એ એસેમ્બલી લાઈનને અમે જાંચી કરી. કેડ સમાણી જાંચી ગોઠવણ અને કામની વધુ વહેંચણી કરી નાખવાથી એક ચેંસીસ દીઠની મજૂરીનો વખત ઘટીને એક કલાક અને તેત્રીસ મિનિટ ઉપર આવીને અટક્યો, તે ઉપરાંત માણસોને લગન

ચલન કરવાનું પણ ધણું થોડું થતું. આ રીતે તે વખતે માત્ર ચેસીસ (ખોપુ) એકલું જ લાઇનમાં ભેગું કરવામાં આવતું હતું. એના ઉપરનું ખોપું અમારા હાઇલેન્ડ પાર્કમાંના કારખાનાંઓની વચ્ચે થઇને જતા પ્રખ્યાત “ જહોન આર ” મહેલનાની અંદર ચઢાવવામાં આવતું. હવે તો એ લાઇન પર જ આખી ગાડી ભેગી કરવામાં આવે છે.

આ બધું કામ નેટલી ઝડપે આ બધું લખી વાચી જઇએ છીએ તેટલી ઝડપે થતું હશે એમ જરાયે માનવાનું નથી. ચાલતા કામની ઝડપની ઘણી સંભાળપૂર્વક અજમાયશ કરી જોવાની હતી. ફ્લાય-વ્હીન મેંનેટો (ગતિચક્ર-આકર્ષક યત્ર) માં પ્રથમ અમે એક મિનિટના સાઠ ઇંચની ગતી રાખી હતી. પરંતુ તે ઝડપ ઘણી વધારે પડતી લાગી એટલે પછી એક મિનિટના અરાઠ ઇંચની ગતી અમે રાખી જોઇ. પરંતુ તે ગતી ઘણી જ ધીમી લાગી. એટલે છેવટે એક મિનિટના ચુંવાગીસ ઇંચની ગતી અમે કાયમ કરી. આ બધી હકીકત જણાવવાની અંદર મુખ્યત્વે કરીને એ જ એક વિચાર સંચરી રહ્યો છે કે માથુસે પોતાના કામની અંદર ખોટી ઉતાવળ કરી મૂકવી જોઇએ નહીં, દરેકે દરેક ક્ષણ જરૂરના કામને માટે વપરાવી જોઇએ, અને વગર જરૂરના કામને માટે એક ક્ષણ પણ નકામી ગુમાવવી જોઇએ નહીં. આ પદ્ધતિની અંદર કેટલાક માથુસો ફક્ત એક અગર બે જ નાની નાની ક્રિયાઓ કરે છે, બીજા કેટલાક વધારે પણ કરે છે. જે માથુસ એક ભાગ ગોડવે છે તેનો તે માથુસ તેને સખત કરતો નથી હોતો. તે એ ભાગ તેની જગ્યામાં પૂરેપૂરો ખરોખર ગોઠવાય તે પહેલાં કેટલીક ક્રિયાઓ કરવાની હોય છે. જે માથુસ ખોલ્ટ (આગળ) ધાલે છે તે તેના ઉપરની ચાકી ધાનતો નથી હોતો; જે વળી ચાકી ધાલે છે તે તેને સખત કરતો નથી હોતો. આ રીતે શુદ્ધાં શુદ્ધાં કામોની વહેંચણી થએલી હોય છે.

બધા આના આ જ વિચારો મોટરને ભેગા કરવાના કામમાં પણ અમલમાં મૂકેલા છે. ઇ. સ. ૧૯૧૩ ના ઑક્ટોબરની અંદર એક મોટર ભેગી કરવામાં ૯ કલાક ૫૪ મિનિટની મજુરીનો વખત લાગ્યો હતો. પરંતુ છ માસ પછી ઉપર જણાવેલી “ મુર્વીંગ એસેમ્બલી ” (હલનચલનવાળી ભેગુ કરવા) ની પદ્ધતિનો અમલ કરવાથી એ વખત માત્ર ૫ કલાક ૫૬ મિનિટ જેટલો લાગવા માંડ્યો. આમાં કોઈ પણ કામદારને કોઈ પણ ચીજ જાતે ચલાવવી કે જાંચવી પડતી નથી. એ બધું કામ એક જુદું લાવ લખજ કરનાર ખાતુ જ કરે છે.

અમે- એક મોટરગાડી એક જ કારખાનાની અંદર ભેગી કરવાની શરૂઆત કરવા માંડી હતી. પછી-તેના ભાગો જેમ જેમ અમે બનાવતા ગયા તેમ તેમ ખાતાં જુદાં જુદાં જિભાં કરતા ગયા કે જેથી એક ખાતુ એક જ કામ કરે જાય. કારખાનાની હાલતી વ્યવસ્થા પ્રમાણે દરેક ખાતુ માત્ર એક જ ભાગ તૈયાર કરે છે અગર એક જ ભાગ ભેગો કરે છે. એક ખાતુ તે એક નાના સરખા કારખાના જેવું જ હોય છે. તે ખાતાની અંદર તે ભાગ એક કાચા માલ અગર કાર્ટીંગ (ખીડ) તરીકે દાખલ થાય છે; યંત્રો અગર તાપ, જે જરૂરનું હોય, તેની ક્રિયાઓમાંથી તે પસાર થાય છે, અને તે પ્રમાણે તૈયાર થઈને તે ખાતામાંથી તે બહાર પડે છે. જ્યારે અમે કારખાનાની શરૂઆત કરી ત્યારે લાવ લખજ કરવાના સાધનની સગવડ ભરેલી ભેગવાઈને લીધે એ બધાં ખાતાંઓ એકબીજાની જોડે જોડે જિભાં કરી ચકવાનું બન્યું હતું. આવા બધા ક્રીજુવટ ભરેલા વિભાગો શક્ય હશે કે કેમ તેની મને પહેલેથી કંઈ ખબર ન હતી; પરંતુ અમારું ઉત્પાદન કાર્ય જેમ જેમ વધતું ગયું અને વધારે તે વધારે સંખ્યામાં ખાતાંઓ ઉઘાડવાં પડતાં ગયાં તેમ તેમ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓ બનાવવાને બદલે અમે ખરેખરી રીતે આ ભાગો

જે બનાવવાનું ચાલુ રાખ્યું. પછી અમને માલુમ પડ્યું કે અમે તેની સાથે એક બીજી પણ ખરેખરી શોધ કરી છે કે એક જ કારખાનાની અંદર બધા જે બાજો તૈયાર કરવા જોઈએ એવું પણ કંઈ નથી.

. આ શોધના વિકાસની અંદર ઘણાં - મહાન પરિણામો ઉપ-
જાવવાની શક્તિ રહેલી છે, જેના ઉપર વધારે વિસ્તારથી બીજા કોઈ
પ્રકરણમાં હું કહીશ. પરંતુ એનો અર્થ એજ થાય છે કે જોયા
ધોરણો ઉપર ઘડાયેલો, તેમજ ઘણા વિભાગો અને પેટા વિભાગોમાં
વહેંચાયેલો ઉદ્યોગ માત્ર મોટાં મોટાં કારખાનાંઓની અંદર જ કેંદ્રિત
થઈ રહેવો જોઈએ એવું કંઈ નથી, કારણ એવાં મોટાં મોટાં કાર-
ખાનાંઓને લાવ લઈને કરવાનાં સાધનો, અને તેને એક જ
છાપરાની અંદર રાખી શકાય એવાં મકાનોની ખાસ કરીને બારે
અગવડો વેઠવી પડે છે. એક કારખાનાની અંદર હજાર અમર પાંચસો
માણસો પૂરતાં થઈ રહેવાં જોઈએ; કારણ પછી તેમને કામ આમળ,
અગર કામમાંથી પાછા, લઈ જવા લાવવાનો કંઈ મોટો પ્રશ્ન નહો
જોડો થાય; તેમજ તેમને રહેવાની ગંદી, અંધારી ઠાંડીઓ, સંજ્ઞા
પણ ઝાઝી ફરિયાદો નહીં રહે; તેમજ તેમના જીવનના રંગ રંગ
સંજ્ઞા પણ ઝાઝું કહેવાનું નહીં રહે. આ બધું ત્યાં જ વધારે
અમાણ્યું જોવામાં આવે છે કે જ્યાં એકાદા ઘણા મોટા કારખાનાની
આગુબાગુ અસંખ્ય કામદારોની ધીમોધીમ વસીતો સુભાવેશ
કરવાનો હોય.

કાં તો યંત્રમાં કે કાં તો ક્રિયામાં કંઈ ને કંઈ સુધારો વધારો સૂચવાયા વગર બાંધે જ એક પણ અઠવાડિયું પસાર થતું હશે. સારામાં સારી કુકાનની અંદર આ પ્રમાણે થવું ન જોઈએ એવું સાધારણ રીતે વ્યવહારમાં માનવામાં આવતું હોવા છતાં ફેટલીક વાર તો એ માન્યતાની વિરુદ્ધ જ અમે વર્તીએ છીએ. એક વખત એક ખાસ યંત્ર બાંધવાના કામને માટે એક યંત્રના નિષ્ણાત કારીગરને સલાહ માટે બોલાવવામાં આવ્યો હતો. જે વિશેષતાઓ અમે હાખલ કરવા માગતા હતા તે કલાકના બસો પ્રમાણે બહાર પડવી જોઈએ એવી અમારી ધારણા હતી.

પરંતુ એ કારીગરે કહ્યું “ તમારી ક્યાંક જૂલ છે. તમે દિવસની બસો પ્રમાણે કહેવાની ઈચ્છા કરતા હશે-કલાકની બસો પ્રમાણે તો કાંઈ પણ યંત્ર હજી સુધી બહાર પાડી શક્યું નથી. ”

અમારી કંપનીના અમલદારે જે માણસે એ યંત્રની યોજના ઘડી હતી તેને બોલાવ્યો અને એ બંનેએ તેનું એણે કહેલી વિશેષતાઓના પ્રમાણ તરફ ધ્યાન દોર્યું. એટલે એણે કહ્યું, “ હા તેનું શું છે ? ”

પેલા કારીગરે દૃઢતાથી બારપૂર્વક જણાવ્યું “ તે કદી બની શકે નહીં. કાંઈ પણ યંત્ર તેવું બનાવી શકાશે નહીં-એટલે એનો તો સવાલ જ બાબતુએ રાખો. ”

તે ઇજનેર આશ્ચર્ય સાથે બોલી જાણે “ શું એ તમને આટલું બધું અશક્ય જેવું લાગે છે ? નીચે અમારા કારખાનામાં જરા આવશો તો એક જથ્થાને એવા યંત્ર ઉપર તમે કામ કરતો જ જોશો. એ પ્રમાણે ચર્ચ શકે કે નહીં તે જોવાને માટે અમે એક તો ક્યારનું યે બાંધ્યું છે; અમારે તો હવે તેવાં બીજાં વધારે યંત્રો તૈયાર કરવાં છે. ”

અમે જે પ્રયોગો કરીએ છીએ તે બધાની કંઈ અમારા કારખાનામાં નોંધ રહેતી નથી. જે કંઈ થયું હોય તે ‘ફોરમેનો’ (મુખ્ય ચંત્રસંચાલકો) અને દેખરેખ રાખનારા અધિકારીઓ યાદ રાખે છે. કોઈ પણ પદ્ધતિ જે પહેલાં અજમાવાઈ હોય અને નિષ્ફળ નીવડી હોય તો કોઈ નહીં ને કોઈને તો યાદ હોય જ પરંતુ માણસો બીજાએ ભૂતકાળમાં કંઈ કરવા પ્રયત્ન કર્યો હોય તે યાદ રાખે તેને માટે હું ખાસ કાળજી ધરાવતો નથી, કારણ તો પછી ન થઈ શકે એવી જ વસ્તુઓની યાદીનો ઘણો મોટો જથ્થો આપણી પાસે સપાટાબંધ તૈયાર થએલો રહે. વિસ્તારપૂર્વક નોંધો રાખવામાં આ એક મૂશ્કેલી નડે છે. તમારી બધી જે નિષ્ફળતાઓની નોંધ રાખવા માંડો તો થોડા જ વખતમાં તમારી પાસે તેની એક લાંબી યાદી તૈયાર થઈ જશે અને તમને પછી જણાશે કે હવે તમારે પ્રયત્ન કરવા માટે કશું બાકી રહ્યું જ નથી-જ્યારે ખરી વાત એ છે કે અમુક એક પદ્ધતિની અંદર એક માણસ નિષ્ફળ ગયો હોય તો તેથી કંઈ એમ સાબિત થતું નથી કે બીજો માણસ તે ઠેકાણે સફળ નહીં થાય.

તે વખતે લોકો અમને કહેતા હતા કે “ ઐ ” લોકો અમે અમારી છેડા વગરની સાંકળ-પદ્ધતિથી ઓગાળી શકીશું નહીં; અને મને ખબર છે કે એ સંબંધમાં અમારી નિષ્ફળતા નોંધાયેલી છે, છતાં અમે તો એ પદ્ધતિ ચાલુ જ ગાળી છે. જે માણસે આમાં અમને સફળતા પ્રાપ્ત કરાવી તે કાં તો પહેલાંના આંકડાઓ જાણતો નહતો અથવા તો તેના તરફ તેણે કંઈ ખાસ ધ્યાન આપ્યું નહતું. તે જ પ્રમાણે એમ પણ અમને કહેવામાં આવ્યું હતું કે ભટ્ટીમાંથી સીધી રીતે “ મોલ્ડ ” (બીજા)માં ગરમ લોડું રેડવાનું શક્ય નહતું. સાધારણ રીતે લોડાને “ પીગ્ડ ”ની અંદર વહેવરાવે છે, થોડાક વખત સુધી તેમાં પકકટ થવા દે છે, અને

પછી તેના આકાર બનાવવાને માટે ફરીથી ઓગાળવામાં આવે છે. પરંતુ જે નદી ઉપરના અમારા કારખાનાની અંદર બઠીમાંથી બરી લીધેલા " કયુપોલા " (ધાતુ ગાળવાની બઠી)માંથી સીધી રીતે બોક્ષને આકાર આપવાનું કામ અમે કરીએ છીએ. તદુપરાંત, નિષ્ફળતાઓની નોંધ યુવાનીઆઓને હતાશ પણ બનાવે અને તેથી તેમને પ્રયત્ન કરતા હોય ત્યાંથી કદાચ પાછા પણ પાડે. અમે કેટલાંક સારામાં સારાં પરિણામો, જે માર્ગે દેવ-દૂતો જેવા વિખ્યાત અને ઝાની માણસો જતાં અચકાયા છે તે માર્ગે અજ્ઞાન અને મૂખ્ બોક્ષને લઈ જઈ, અગર જવા દઈ, મેળવ્યાં છે એમાં તો શક નથી જ.

અમારા કોઈ પણ માણસો નિષ્ણાત કહી શકાય એવા નથી. કમભાગ્યે અમને તો માણસ જે વખતથી પોતાને નિષ્ણાત યર્ષ ગણેલો સમજે છે એમ લાગે તે વખતથી તેને છૂટા કરી દેવાની જરૂર જણાઈ છે—કારણ માણસ જો પોતાનું કામ બરોબર રીતે સમજતો હોય તો તે કદાપી તેની અંદર પોતે નિષ્ણાત યર્ષ ગણે છે એવું નહીં માને. જે માણસ પોતાનું કામ બરોબર સમજે છે તે જોઈ શકે છે કે તેણે જે કશું છે તેના કરતાં હજી તો કેટલું જે કરવાનું બાકી રહ્યું છે. એટલે એ તો હંમેશાં આગળ વધવાને જ આમ્રહ રાખે છે અને એક ક્ષણબર પણ એવો વિચાર નથી કરતો કે " ઓહો ! હું કેવો સારો અને કાબેલ યર્ષ ગયો છું ! " વિચારમાં હંમેશાં દૂરદેશી થવું, કંઈ વધારેને વધારે કરવાના પ્રયત્નના વિચારમાં ને વિચારમાં હંમેશાં તલ્લીન રહેવું—એ ટેવ એવા પ્રકારનું આપણું માનસ ધડે છે કે જેને પછી કશું જ અશક્ય જેવું જણાતું નથી. જે ક્ષણથી પોતે નિષ્ણાત યર્ષ ગયો છે એવું માણસ સમજવા માંડે છે તે ક્ષણથી તેને માટે ખીજ ધણી વસ્તુઓ અશક્યવત્ યર્ષ જાય છે,

કશું પણ અશક્ય હોય એવું હું સ્વિકારવાની ના પાડું છું.

શું શક્ય છે અને શું શક્ય નથી એવું કોઈપણ બાબતની અંદર ચોક્કસપણે કહી શકે એટલું બધું તે બાબતનું જ્ઞાન કોઈ પણ માણસ આ મૃત્વી ઉપર ધરાવતો હોય એવો. મારા જોવામાં તો હજી આવ્યો નથી. ખરા પ્રકારના અનુભવે, ખરા પ્રકારના ઔદ્યોગિક શિક્ષણે માનસને તો એટલે સુધી વિસ્તારવું જોઈએ કે તેની નજર આગળથી અશક્ય જેવી ઘટનાઓની સંખ્યા ઘટી જ નાય. કમ-નસીબે-જો કે તે પ્રભાણે થતું નથી. પણ ખરું આવું ઔદ્યોગિક શિક્ષણ અને સાધારણ અનુભવ પહેલાંની નિષ્ફળતાઓની નોંધવું જાણે એક પત્રક રજૂ કરતું હોય એવી રીતનું કરે છે, અને આ નિષ્ફળતાઓની યોગ્યયોગ્યતા વિષે પૂરેપૂરો વિચાર ચલાવ્યા વગર પ્રગતિના વિરોધક તેને ગણી લેવામાં આવે છે. અમુક કોઈ વિષયનો કહેવાતો નિષ્ણાત જો કહે છે કે અમુક થઈ શકે એમ નથી તો તેના અંધ અનુયાયીઓ પણ સાથે સાથે કહેવા લાગે છે કે “ તે થઈ શકે તેમ નથી. ”

ઉદાહરણ તરીકે, “ કાર્ટીંગ ” (ભરતનું લોખંડ) જ્યો-એ ક્રિયા હંમેશાં નકામો વ્યય વધારે કરાવનારી ગણાએલી છે અને એટલી જુની છે કે તેની અંદર સુધારા દાખલ કરવાની મુશ્કેલીઓના તો જાણે તેની આસપાસ એક ઇતિહાસ જ રચાઈ ગયો હોય તેવું છે. “ મોર્ટીંગ ” (ઘાટ ધડવા)ના અમે પ્રયોગો કરવા માંડ્યા તો પહેલાં તેના એક નિષ્ણાતે એવું બહાર પાડ્યું હતું કે એ ક્રિયાની અંદર જે કોઈ માણસ, યાય છે તેના કરતાં છ મહીનાની અંદર ખર્ચ ઓછું કરીને સફળતા મેળવવાનું કહેતો હોય, તો તે ચોક્કસ માનજો કે કોઈ મહાન દગલખાન અને છેતરપોંડી કરવાવાળો માણસ જ છે.

અમારી ફાઉન્ડ્રી (ધાતુને ગાળીને ઘાટ ધડવામાં આવે છે તે

જગ્યા) ખીજી બધી ફાઉન્ડ્રીઓના જેવી જ હતી. જ્યારે ૧૯૧૦ માં અમે " મોડેલ-ટી " નામની ગાડી પહેલ વહેલી બહાર પાડી, ત્યારે ત્યાં દરેક કામ હાથે કરવામાં આવતું હતું; ડ્રાઇવેલ્સ અને બ્લીક ઍરોઝ પુષ્કળ પ્રમાણમાં હતાં. તે વખતે થોડુંક કામ જાણકારો કરતા અને થોડુંક ગમે તેવા માણસો પણ કરતા. અમારી પાસે મોટર્સ (ઘાટ ધડનારા) હતા તેમજ મશીનો પણ હતા. અત્યારે અમારી પાસે સારી આવડતવાળા મોટર્સ (ઘાટ ધડનારા) અને " કોર " (અન્તર્ભાગ) બેસાડનારાઓ પાંચ ટકા માણસો છે, પરંતુ બાકીના પંચાણ ટકા માણસો તો ખીન આવડતવાળા જ છે. અગર વધારે ચોકસાઈથી કહીએ તો, ફક્ત એક ક્રિયા કરવામાં કુશળતા ધરાવતા હોય એવા છે; કારણ એ ક્રિયા તો ગમે તેવા અણધાર માણસ પણ બે દિવસની અંદર શિખી જાય એવી હોય છે. બધું મોટર્સ (ઘાટનું કામ) યંત્રોથી થાય છે.

ખીન્ને, પીસ્ટન રોડ (લાટ-ચળાઆ) ભેગા કરવાના કામના વિકાસનો દાખલો લ્યો. જુની યોજના પ્રમાણે પણ આ ક્રિયાને માત્ર ત્રણ જ મિનિટ થતી. અને ખાસ કંઈ માયાકુટ કરવી પડે એવી પણ તે જણાતી ન હતી. બે બેસવાની પાટલીઓ રાખવામાં આવતી અને તેના ઉપર બધા મળી અઢાવીસ માણસો બેસતા. દિવસના નવ કલાક કામ કરવાના રોજ પ્રમાણે તેઓ બધાં મળીને ૧૭૫ પીસ્ટન (લાટ) અને રોડઝ (ચળાઆ) ભેગા કરતા-એટલે દરેકને ભાગે ત્રણ મિનિટ ઉપર કંઈ પાંચેક સેકન્ડ જેટલું થતું. આ ક્રિયા ઉપર ખાસ કંઈ તપાસ રાખવામાં આવતી ન હતી, અને મોટર ઍસેમ્બલીંગ લાઇન (મોટર એકઠી કરવાની લાઇન) માંથી ધણાએ પીસ્ટન રોડઝ (લાટ અને ચળાઆ) ભેગા કરેલા તે ખામી ભરેલા છે એવું જણાવી પાછા મોકલવામાં આવતા હતા. આ ક્રિયા તદ્દન સાદી છે. કામદાર પીસ્ટન (લાટ) માંથી ઝીણી ખીલી હોય તે ધકેલી

ખહાર કાઢતો, એ ખીલીને તેલ ચઢાવતો, રૈડ (શળીઓ) ત્યાં આગળ સરકાવતો, પછીથી તે ખીલી રૈડ અને પીસ્ટન (શળીઆ અને લાટ)માં ચઢીને જાય એવી રીતે તેને મૂકી દેતો, એક સ્ક્રુ સખત કરતો, ખીજે વળી સ્ક્રુ ખુલ્લો કરતો, -એ પ્રમાણેની તે આખી ક્રિયા થતી હતી. એ ક્રિયાને ફારમેને (મુખ્ય યંત્રસંચાલકે) જ્યારે તપાસી ત્યારે તેને થયું કે ત્રણ મિનિટ પણ આને શા માટે લાગવી જોઈએ? એક સ્ટોપવૉચની સાથે આમાં થતી બધી ગતિ-ઓનું પૃથક્કરણ કરી જોયું, અને તેને જણાયું કે દિવસના નવ કલાકના કામની અંદર તો ચાર કલાક તો ચાલવામાં જતા રહેતા હતા, તેથી ફારમેને (મુખ્ય યંત્રસંચાલકે) એક નવી યોજના ઘડી કાઢી. એ ક્રિયાને ત્રણ વિભાગમાં વહેંચી નાંખી, પાટલી ઉપર એક સ્લાઇડ મૂકી, અને તેની બન્ને બાજુએ ત્રણ ત્રણ માણસોને બેસાડ્યા અને છેવટના ભાગમાં તે કામની દેખરેખ રાખનારને બેસાડ્યો. એટલે આખી ક્રિયા એક જ માણસે કરવાને બદલે એક માણસ તે વખતે તે ક્રિયાનો ત્રીજો ભાગ પોતે કરતો-મતજબ કે, પોતાના પગને વારે ધડીએ બદલ બદલ કરવા ન પડે અને પોતે જોટલું કરી શકે તેટલું તે કરતો. પછી અઠ્ઠાવીસ માણસોને ઠેકાણે ચૌદ માણસો જ બેસાડવા માંડ્યા. પહેલાંની રીત પ્રમાણે અઠ્ઠાવીસ માણસોએ દિવસની ૧૭૫ એસેમ્બલીઝ (જુદા ભાગો એકઠા કર્યાની) કાઢવાની નોંધ છે. પરંતુ હવે માત્ર આઠ કલાકની અંદર સાત જ માણસો એવી ૨૬૦૦ એસેમ્બલીઝ (જુદા ભાગો એકઠા કરી) કાઢે છે. એ ક્રિયાને લઈને કેટલો બધો બચાવ થઈ શકે તેની હવે કંઈ ત્રિરાશી કાઢવાની જરૂર નથી.

આપતી હતી. ધર્મભટ્ટ (મીનાકામ)ના ટાંકામાં હાથવતી તેને જોળવામાં આવતો હતો. આને માટે તેને ઘણી વખત ઝાઝવો મૂકવો પડતો હતો અને જે માણસોની જરૂર પણ આને માટે રહેતી હતી. હવે એકજ માણસ તેને માટેના એક ખાસ યંત્ર ઉપર દેખ રેખ રાખે છે એ યંત્રની યોજના અને બાંધકામ બધું અમારા કારખાનામાં જ થયું હતું. હવે તો એક માણસ માત્ર તે એસેમ્બલી (એકીકરણ)ને એક ગતીમાન સાંકળ ઉપર લટકાવી જ રાખે છે, ત્યાંથી તે ધર્મભટ્ટ (મીનાકામ)ના ટાંકા ઉપર જાય છે, અને ત્યાં પછી લેંકલ શેફ્ટ (ડોઈઆ)ના છેડાઓ ઉપર જે લીવરો (ઉચ્ચાલકો) થીમ્બલ્સ તેમાં ભોંકે છે; અને ટાંકું છ શીટ ઉંચું થાય છે. એક્સલ (કીલક) તેમાં જોળાય છે, પાછો ઝટ પોતાની જગ્યાએ આવી જાય છે, અને પછી સુકવવાની બટ્ટી આગળ એ એક્સલ (કીલક) ચાલ્યો જાય છે. આ બધી ક્રિયાઓ માત્ર તેર સેકન્ડની અંદર જ પૂરી થાય છે.

આ રીતે આખા કારખાનાની અંદર હાથનો ઉપયોગ મિત્રકુલ કરવામાં આવતો જ નથી. એની મેળે કામ આપે એવા યંત્રને બનાવી શકાય તો તે ગ્રમાણે એની મેળે કામ આપે એવું જ બનાવવામાં આવે છે. એક પણ ક્રિયા હાથે કરવામાં સારામાં સારી અગર સરતામાં સસ્તી થઈ શકે એવું અમારા માનવામાં કદી આવતું નથી. એ હિસાબે અમારાં સાધનોમાં માત્ર દસ ટકા જ ખાસ જેવાં છે; બીજાં બધાંએ અમુક કામને યોગ્ય આવે એવાં અમુક યંત્રો જ છે; અને તેઓને સાથે સાથેજ મૂકી રાખેલાં હોય છે. દુનિયામાંના બીજા કોઈ પણ કારખાના કરતાં અમારા કારખાનામાં એક ચારસ કુટ જેટલી ભોંયતળાયાની જમીનની ઉપર વધારે યંત્રો ગોઠવવામાં આવેલાં હોય છે. જગ્યાનો એકે એક કુટ જે વગર વપરાયો રહે તે ભારે ખર્ચાળ થઈ પડે છે. અમારે એવા

ખોટા ખર્ચનો વ્યય નથી જોઈતો. અને છતાંયે અમારી પાસે જોઈએ તેટલી જ જગ્યા છે કોઈ માણસને વધી પડે અગર કોઈને વધારે આછી પડે એવી જગ્યા નથી. ક્રિયાઓને વિભાગો અને પેટા-વિભાગોમાં વહેંચવી, તથા કામને હંમેશાં ગતિમાં ને ગતિમાં રાખવું— આ બે ઉત્પાદનના કાર્યના રહસ્યની સારામાં સારી ચાવીઓ છે. પરંતુ તેની સાથે એ પણ યાદ રાખવા જેવું છે કે બધા ભાગો એવા યોજેલા હોવા જોઈએ કે જે સહેલાઈથી બનાવી શકાય અને પછી બચતનું તો પૂછવું જ શું ? સરખામણી જો કે યોગ્ય જ નથી, છતાં તે ધણી હેરત પમાડે એવી છે.

ઇ. સ. ૧૯૦૩ માં અમે 'મોટરગાડી બનાવવાનું' ચક્ર કયું તે વખતે એક ગાડી દીઠ જેટલા માણસો કામે લગાડતા તેટલા જ માણસોને અત્યારના અમારા ઉત્પાદનના કામની દૃષ્ટિએ જો કામે લગાડીએ તો અત્યારે અમારે બે લાખ કરતાં વધારે માણસોનો કાફલો રાખવો પડે એમ થાય. પરંતુ દિવસની ચાર હજાર ગાડીઓ કાઢવાની ઉત્પાદનના કામની જગ્યામાં જિંમી કક્ષાએ પહોંચતાં પણ અત્યારે અમારે તે કામ માટે પચાસ હજાર કરતાં પણ ઓછા માણસોની જરૂર રહે છે !

પ્રકરણ ૬ કું.

યંત્રો અને મનુષ્યો.

કામ કરવાને માટે માણસોની ઘણી મોટી સંખ્યાને એકત્ર કરવામાં વ્યવસ્થાની અતિશયતા અને તેને અંગે એક પ્રકારની ધરેડ પડી જવાનો ભય રહે છે, એટલે તે પ્રમાણે કામ કરાવવા ઇચ્છનારને એ બે અનિષ્ટો સામે ઝુઝવું પડે છે. કેટલીક વખત અમુક પ્રકારના માનસ-વલણને વ્યવસ્થાના મહાન વિધાયક તરીકે વર્ણવવામાં આવે છે, પરંતુ મારા અભિપ્રાય પ્રમાણે તો તે માનસ-વલણ સૌથી વધારે હાનીકારક નીવડે છે. કારણ સાધારણ રીતે એ માનસ-વલણનું પરિણામ એક મોટા નકશો કાં તો તૈયાર કરવામાં આવી અટકે છે; અને કુકુંબોની વંશાવળી માફક એક પછી એક શાખા કેવી રીતે ફેલાવો પામતી જાય છે તે જ દેખાડવામાં પોતાની ઇતિ કર્તવ્યતા માને છે. સુંદર ગોળ બેરીઝ (બોર) થી એ વૃક્ષ લગ્ની પડે છે, અને દરેકની સાથે એકાદ માણસ અગર તેને કરવાના કામનું નામ જોડેલું રાખવામાં આવે છે. દરેક માણસને તે બેરી (વૃક્ષ)ની આસપાસની મર્યાદાઓથી નક્કી થએલું એક ઉપનામ અને એને અદા કરવાની ફરજો નિયત કરી આપવામાં આવેલી હોય છે.

એક તદ્દન નજીવું કામ કરનાર માણસને જો સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારીને કંઈ કહેવા જેવું હોય તો તેનો સંદેશો પેટા-ફારમેન (નાયબ યંત્રસંચાલક), ફારમેન (મુખ્ય યંત્ર સંચાલક) ખાતાના ઉપરી, મદદનીશ દેખરેખ રાખનાર અધિકારીઓ મારફત રક્તે રક્તે સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારીને પહોંચે છે. એટલે એ મૂળ માણસને જે કહેવાનું હોય છે તેની આસપાસ તે વખત સુધીમાં તો એક આખો મોટો ઇતિહાસ

ધડામ જાય છે. ઉપર કહેલા નકશાનાં ડગ્ગા હાથનાં ખુણામાં છેક નીચેનો બેરી (બોર) માં કામ કરતા માણસના સંદેશાને ખોડનાં પ્રમુખ અગર અધિષ્ઠાતા આગળ પહોંચતાં લગભગ છ અઠવાડિયાં થાય, અને ત્યારે એ મહાન અધિકારીને એ સંદેશો પહોંચવા પામે, છે ત્યારે તેના ઉપરની ચર્ચાઓ, સૂચનાઓ, દીકાઓ સાથે તેના ઉપર લગભગ શેરેક જેટલો ભાર ચઢી જ ગએલો હોય છે. ઘણી થોડી વસ્તુઓનો અધિકારીની દૃષ્ટિએ વિચાર જ થાય છે, અને વિચાર થાય છે તો જે વખતે બરોબર થવો જોઈએ તે વખતે કરતાં ઘણું મોડો જ થાય છે. એ બંધને આમતેમ ફેરવવામાં આવે છે, અને વ્યક્તિગત જવાબદારીઓમાંથી યુક્તિ પુર સર છૂટી, જવાની બારીઓ રખાય છે, એવો કંઈ આવશ્યકજનક વિચાર સેવવામાં આવે છે કે એક કરતાં બે મરિતબદો ભેગાં થાય તે વધારે સારું છે.

ધંધાનો કું જે પ્રમાણે ખ્યાલ ખાંધું છું તે પ્રમાણે તે કદી યંત્રવત્ મર્મ શકતો નથી. માણસોનો જથ્થો કામ કરવાને માટે ભેગો કરવામાં આવેલો હોય છે નહીં કે એક બીજાને કાગળો લખવાને માટે. એક ખાતાએ બીજું ખાતું શું કરે છે તે બાણુવું જ જોઈએ એવું કશું નથી. માણસ પોતાને સોંપાયેલું કામ કયાં જતો હશે તો તેને બીજું કામ હાથ ધરવાનો વખત જ ખંરી રીતે તો મળશે નહીં. સમગ્ર કામની યોજનાનું જેઓ સંચાલન કરતા હોય તેઓએ તેના અંગનાં બધાં ખાતાંઓ એક જ ધ્યેયને સારૂ બરોબર રીતે કામ કરે છે કે નહીં તેની તપાસ રાખવી જોઈએ. એક બીજાં ખાતાંઓ અગર તેમાં કામ કરતાં માણસોની વચ્ચે ભાષિયારાની લાગણી ઉત્પન્ન કરવા માટે વારંવાર સમીચો બગવાની કંઈ જરૂર રહેતી નથી. એક સાથે કામ કરવાને માટે એક બીજાંએ ચલાવું જોઈએ એવું પણ કંઈ જરૂરનું હોતું નથી. સારા ભાષિયારાનું

વધુ પડતું પ્રમાણ કદાચ ઘણું અનિષ્ટકારક થવા સંભવ છે, કારણ તેમાં તો એક માણસ બીજાના દોષો છારવવાના પ્રયત્નો કરે. એ વસ્તુસ્થિતિ બંને માટે ખરાબ છે.

જ્યારે આપણે કામ કરતા હોઈએ ત્યારે કામ જ કયાં કરવું જોઈએ; જ્યારે આપણે રમતા હોઈએ ત્યારે-આપણે રમવામાં જ ચિત્ત પરોવેલું રાખવું જોઈએ. બંનેનું સંમિશ્રણ કંવાથી કંઈ ફાયદો નથી. કામ કરાવવું અને તે કામ બદલ તેને પુરસ્કાર આપવો એજ આપણો પ્રધાન ઉદ્દેશ હોવો જોઈએ. કામ થઈ રહે ત્યાર પછી રમતનું અંગ આવી શકે, પહેલાં નહીં. અને તેથી જ ફોર્ડની માલિકીનાં કારખાનાંઓમાં અને બીજાં એવાં સાહસોમાં વ્યવસ્થા, કોઈપણ જગ્યાને માટે નક્કી કરી રાખેલી અમુક અમુક ફરજો, વારસાઈ હક્ક અગર અધિકારનો હક્ક, અધિકાર પદની ઉપાધીઓ અગર ઉપનામો, વારંવારની સભાઓ-કે એમાં કશું જ ધાંધળ જોવામાં આવતું નથી. અમે જે તફાવત જરૂરની છે એવી કારકુનોની મદદ રિવકારીએ જોએ; લાંબી લાંબી નોંધો, અને તેને લઈને અમુક જ ધરેડ પ્રમાણે કામ કરવાની પદ્ધતિ, એવું તેવું અમારે ત્યાં કશું નથી.

અમે દરેક વ્યક્તિને તેની પૂરેપૂરી જવાબદારીનું બાન કરાવીએ જોએ. જે કામદારની પાસે જે કામ હોય તેનો તે સંપૂર્ણપણે જવાબદાર લેખાય છે. છેક સાધારણ અને નજીવું કામ કરનાર પણ તેની હાથ નીચે કામ કરનારોના કામ માટે જવાબદાર હોય છે. ફોર્મન (મુખ્ય યંત્રસંચાલક) પોતાના વિભાગ માટે જવાબદાર હોય છે. ખાતાનો અધિકારી આખા ખાતાના કામ માટે જવાબદાર ગણવામાં આવે છે; અને સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારી સમગ્ર કારખાનાના કામ માટે જવાબદાર ગણાય છે. દરેક જણે પોતાના

વિભાગની અંદર શું કામ થઈ રહ્યું છે તે જાણવું જ જોઈએ. ઉપર 'સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારી' એમ મેં કહ્યું છે ખરું પરંતુ એવું કંઈ ઉપનામ એ જગ્યાને આપવામાં આવ્યું નથી. આખા કારખાની દેખરેખ એક માણસ રાખે છે અને કેટલાયે વર્ગોથી તેનું તે કામ તે કરે છે. તેની સાથે બે માણસો છે જેમને અમુક ચોક્કસ પ્રકારનું જ કામ કંઈ સોંપવામાં આવ્યું નથી છતાં પણ અમુક અમુક વિભાગો તેમણે પોતાની દેખરેખ નીચે લઈ જ લીધા છે. તેમના હાથ નીચે તેમને મદદ કરે એવા લગભગ બીજા છ માણસો રાકવામાં આવેલા છે. તેમને કરવાનું કામ પણ ચોક્કસ રીતે કંઈ નક્કી કરી આપેલું નથી. તેઓએ જ્યાંએ પોતપોતાને યોગ્ય કામ સંભાળી લીધાં છે. તેઓનાં કામ ઉપર મર્યાદાઓ ઠોકી એસાડવામાં આવી નથી. ત્યાં તેઓને સારામાં સારી યોગ્યતા જણાય ત્યાં પોતે કામ કરવા માંડે છે.

દેખાવમાં આ કદાચ ઢંગધડા વગરનું લાગે, પરંતુ ખરી રીતે તેમ નથી. માણસોનો એક સમૂહ કે જેનો ઉદ્દેશ એક માત્ર કામ કરાવવાનો છે તેઓને તે કામ પૂરું થયેલું જોવા માટે ખાસ કંઈ અડચણ વેઠવી પડતી નથી. સત્તાની મર્યાદાઓની મુશ્કેલીઓ તેમને નડતી નથી, કારણ એ વિગે એમને કંઈ વિચાર જ કરવાનો હોતો નથી. એને મદલે એ સમૂહમાં અધિકારવાળી જગ્યાઓ અને એવું બધું જુદું જુદું પાડવામાં આવ્યું હોત તો તેઓ પ્રથમ તો એ જગ્યાને લગતું નિયત થયેલું કામકાજ કરવામાં કેટલોક વખત જરૂર ગાળત, અને સાથે સાથે એમના સાથીદારની જગ્યા બે એમનાથી વધારે સારી હોત તો તેમને હમેશાં એમ જ થયા કરત કે એના કરતાં પોતાને ક્યારે વધારે સારી જગ્યા પ્રાપ્ત થાય- એવા એવા વિચારોમાં જ કાળક્ષેપ કરત.

આવાં અધિકારપદો કે સત્તાની મર્યાદાઓ ન હોવાને લીધે

અમુક ઘરેડ પ્રમાણે જ કામ થવું જોઈએ એનો પણ સવાલ ઊભો થતો નથી. ગમે તે કામદાર ગમે તેની પાસે જઈ શકે છે, અને આ રીવાજ એવો દૃઢ થઈ ગયો છે કે જે એક કામદાર ફોર્મૅન (મુખ્ય યંત્રસંચાલક) ને પૂછ્યા વગર સીધો કારખાનાના મુખ્ય અધિકારી પાસે ચાલ્યો જાય તો તેથી ફોર્મૅન (મુખ્ય યંત્રસંચાલક) કંઈ ગુરમે થતો નથી કે તેને કોઈ પણ પ્રકારનું ખોટું લાગતું નથી. જે કે કામદાર આવું કરે છે તો જવલ્લે જ, કારણ એમાં ફોર્મૅન (મુખ્ય યંત્રસંચાલક) અગર પોતે જે કોઈ પણ રીતે અપ્રમાણિક-પણે વર્તે તો તરત બહાર પડી જાય એમ છે અને પોતે પોતાનું કામ ગુમાવી ખેસવાનો ભય છે એવું દરેક જણ સારી પેઠે જાણે છે.

કોઈ પણ પ્રકારનો અન્યાય અમે નબાવી લઈએ તેમ નથી. કોઈ પણ માણસ સત્તાના મદમાં આવી ગએલો જણાય તે જ દાણથી તેને ખાસ ખોળા કહાડવામાં આવે છે, અને કાં તો તેને નોકરી છોડવી પડે છે, અગર કાં તો તેને પાછા યંત્ર ઉપર જવું પડે છે. જે લોકો નીચેની પાયરીવાળા જગ્યાઓ ઉપર હોય છે તેમના અધિકારની સત્તાના અન્યાયી વર્તવાને લઈને મોટા ભાગના મજૂર વર્ગનો અસંતોષ જાણે છે; અને ઘણાં ખરાં કારખાનાંઓની સંસ્થાઓમાં એક કામદારને ચારે ખૂણે ન્યાય મળવો ખરેખર શક્ય નથી.

હંમેશાં કામ, કામ ને કામ—એ એક જ મુદ્દો અમને તો બધે દોરવે છે. અમે અધિકારપદો રાખ્યાં નથી તેનું પણ કારણ એ જ છે. ઘણાં માણસો કામને અદર ઝુલાવી શકે છે, પરંતુ અધિકારપદ તેમને હંમેશાં નીચે જમીન ઉપર ખેંચી આણે છે. એ અધિકારપદની અસર ઘણી જ વિચિત્ર થાય છે. કામમાંથી મૂક્તિ મેળવવાના નિશાન તરીકે તેનો ઘણો ઉપયોગ થયો છે. એ અધિ-

કારપદ એટલે એવું લખાણ ધારણ કરતો ખીલ્લો કે “ આ માણસને પોતાની જાતને મહત્વની અને ખીજા બધાને તદ્દન ઉતરતી પકિતાના લેખવા સિવાય ખીજું કંઈ કામ કરવાનું નથી. ”

આ અધિકારપદનો ખીલ્લો એકલા પ્હેરનારને જ નુકશાન-કર્તા છે એમ નથી, પરંતુ ખીજા ઉપર પણ પોતાની અસર તે ફેલાવે છે. આવાં પદો ધરાવનારા બધા વસ્તુતઃ ખરા નેતાઓ નથી હેતા. અને એને લઈને માણસ માણસ વચ્ચે જે અંગત અસંતોષ વ્યાપે છે તેના કરતાં ખીજા કોઈ પણ કારણથી વધારે તે વ્યાપતો હોય એમ લાગતું નથી. જેઓ યોજનાઓ ઘડવા અને આગા કરવાને યોગ્ય હોય એવા ખરેખર નેતાઓનો સડુ કોઈ સિવાય કદે જ છે. અને એવો એકાદો ખરા નેતા જો એવાં પદ ધરાવનારો હોય છે તો તે કયું પદ છે તેની તમારે ખીજાની મારફત તપાસ કરવી પડે એમ હોય છે. એ પદની બડાઈઓ એ જ્યાં ત્યાં કંઈ હાંકવા કરતો નથી.

ઉદ્યોગ-ધંધાની અંદર પણ આવાં પદો ઘણાં ચઢ ગયાં છે, અને તેથી બિલકુલ ધંધાને ખમણું પડ્યું છે. અધિકાર પદોની પ્રમાણે જવાબદારીઓની ‘ વહેંચણી કરવાનું ’ પણ એક ખરામમાં ખરાબ તત્ત્વ એમાં સમાવડું છે. અને એનું પરિણામ જવાબદારીઓને સહંતર અળગી કરવામાં જ આવે છે. નાના નાના વિભાગો અને જુદાં જુદાં ખાતાંઓની અંદર જવાબદારીને જ્યાં વહેંચી નાખવામાં આવે છે ત્યાં કોઈ એકાદ જણ જે ખરેખરી રીતે પોતાને જવાબદાર સમજે છે તેવો પણ જડવો મુશ્કેલ પડશે. “ પાર્સીંગ ધી બક ” નામની રમત શું છે તે દરેક જણ જાણે છે. આવી ઔદ્યોગિક સંસ્થાઓની વ્યવસ્થાના બાહુમાંથી, જ્યાં ખાતાંઓ જવાબદારીને આધી ધોડી મૂકવાને માટે જ જાણે ઉપસ્થિત કરવામાં આવેલાં

હોય છે એવામાંથી, જ આ રમત ઉદ્ભવી હતી. દરેક વ્યવસ્થાનું જોમ તેના દરેક સભ્ય ઉપર અવલંબે છે, પછી એ વ્યવસ્થામાં એ સભ્યનું સ્થાન બંધે ગમે ત્યાં હોય. ધંધાના કાયદાને માટેનું જે કંઈ કામ તેના લક્ષ ઉપર લાવવામાં આવે છે તે બાંહે પોતાનું જ કામ છે એમ દરેક સભ્યે સમજવું જોઈએ અને એવી લાગણી રાખવી જોઈએ. આગગાડીના રસ્તાઓનું કામ આને જ લીધે તદ્દન વિકટ અને ગસહીન બની ગયેલું છે. કારણ ત્યાં તો એક ખાતાવાળો કહેશે "અરે, આ તો અમારા ખાતાનું કામ નહીં. એકંદરે નામનું ખાતું, જે અહીંથી સો માઈલ દૂર છે, તેના અધિકારમાં આ છે."

અધિકારીઓએ પોતાનાં અધિકારપટ્ટા સંતાડી રાખવાં નહીં એ પ્રમાણે તેમને પૂછળ સૂચનાઓ આપવામાં આવતી હતી. આ સૂચનાઓની અમલ જ સાબિત કરી આપે છે કે તે વસ્તુસ્થિતિને સુધારવી હોય તો માત્ર સિખામણ રૂપી સૂચનાઓ જ નહીં પણ કંઈક વધારે જોઈશું. અને એ સુધારો અધિકારપટ્ટા બિલકુલ જ ઠાઠી નાંખવાથી થઈ શકે એમ છે. કાયદાની દૃષ્ટિએ થોડાં ધણાં જરૂરનાં હોઈ શકે; વળી થોડાં એ ધંધાવાળા જોડે કેવી રીતે દેવડ દેવડ કરવી તે બતાવવા પુરતાં પણ જરૂરનાં ગણી શકાય; પરંતુ બાકીનાં બીજાં બધાં માટે તો સારામાં સારો નિયમ એ જ છે કે 'તેઓનો સદંતર નાશ કરો.'

ખરી રીતે, અત્યારના સમયમાં ધંધાનું સામાન્ય વલણ આવાં અધિકારપટ્ટાની કિંમત ધણી ઓછી આંકવા તરફ છે. દેવાળિયા જૅકના પ્રમૂખ કહેવડાવવામાં ઠાકને કંઈ મજા આવશે નહીં. એકંદરે ધંધા માત્રની દોરવણી એવી કાળેલીયત ભરી નથી કે જેથી તેને દોરનારાઓને વ્યાજબી અભિમાન લેવાનું પ્રાપ્ત થાય. જે માણસો હાલમાં અધિકારીપદધારી છે અને જેઓનામાં ખરી લાયકાત છે

તેઓ પોતાના અધિકારપટ્ટને બૂલી જવા માગે છે અને પોતાના ધંધાના પાયાના ઉઘાણમાં ઉતરીને તેની ખામી બરેલી અને નબળા જગ્યાઓ શોધી કઢાડવામાં મસ્તુદ બનેલા છે. જે જગ્યાએથી તેઓ આગળ વધ્યા, તે જગ્યાએ પાછા તેઓ જાય છે, કારણ તેઓને નવેસરથી મૂળમાંથી ચલુતર ચલુવું છે. અને માણસ જ્યારે ખરે-ખરે કામે લાગી જાય છે ત્યારે પછી આવાં પટ્ટા કે ઉપનામની તેને દરકાર રહેતી નથી. તેના કામને લઈને તેને જે માનઅકરામ મળવાનું હોય છે તે મળ્યે જાય છે.

અમારા કારખાનામાં અગર ઑકિસોમાં અમારા બધાએ માણસોને નોકરીએ રાખનાર અમારા ખાતા મારફતે પસંદ કરવામાં આવે છે. પહેલાં હું કહી ગયો તેમ નિષ્ણુઓને અમે નોકરીમાં રાખતા નથી, એટલું જ નહીં પરંતુ માણસોને તેમના જૂતકાળના અનુભવો ઉપરથી પણ નોકરી ઉપર રાખતા નથી. અને જે માણસ પહેલવહેલો નીમાય છે તે નીચામાં નીચી પાવરીવાળી જગ્યા ઉપર જ નીમાય છે. માણસના જૂતકાળના ઇતિહાસ ઉપરથી તેને અમે જેવી રીતે નોકરી પર રાખતા નથી તેવી જ રીતે જૂતકાળના ઇતિહાસને લીધે જ તેને નોકરી આપતા નથી એમ પણ નથી. કેઈ પણ માણસ મને સાવ ખરામ મળ્યો નથી. જેને આપણે ખરામ માનીએ છીએ તેનામાં પણ જે તેને તક આપવામાં આવે તો કંઈ ને કંઈ સાર તત્ત્વ છે એમ આપણને જણાયા વગર રહેશે નહીં. માણસનાં પૂર્વચરિત્રો ઉપર અમે આધાર રાખતા નથી તેનું આ પણ એક મૂખ્ય કારણ છે. આપણે સ્વમજલુ' નોંધએ કે આપણે માણસને નોકરી પર લેવા માગીએ છીએ, તેના પૂરોગામી ઇતિહાસને નહીં. કદાચ' એકાદ વખત તે કેદખાનામાં જઈ આવ્યો હશે, પરંતુ તેથી ફરીથી પણ તે કેદખાનામાં જશે જ એવું માનવાને કંઈ કારણ નથી. જનરુ', માત્ર તો માનવું એવું છે કે એવાને પણ જે

તક આપી હોય તો દેખાનાની બહાર રહેવાય તેવાજ પ્રયત્નો તે કરશે. અમારુ નોકરીએ રાખનાર ખાતુ અમુક માણસે પહેલાં અમુક ક્યું હતું એ ખબર ઉપરથી તેવાને ન રાખવો એવી નીતિનો સ્વિકાર કરતું નથી. બહેને તે “ સીંગ સીંગ ” માં રહો હોય અગર હાવડના વિશ્વ વિદ્યાલયમાંથી આવ્યો હોય, પરંતુ અમારે મન તો બંને સુરખી રીતે સ્વિકારવા લાયક ગણાય છે. અમે તો તે કયા વિશ્વ વિદ્યાલયમાંથી રનાતક ચંદને બહાર પડ્યો છે તેની તપાસ પણ કરતા નથી. તેની પાસેથી જે અમારે જોઈએ છીએ તે તેની કામ કરવાની ભાવના જ છે. કામ કરવાની જેની ઈચ્છા ન હોય તે ભાગ્યે તે કામ કરવાની જગ્યા માટેની ઉમેદવાની કરશે, કારણ ફોર્ડના કારખાનામાં દરેક માણસ કામ કરેલો જ હોય છે એવું બધાને સારી પેઠે સમજાઈ ગયું છે.

પૂર્વાવસ્થામાં માણસ કેવો હતો કેવો નહોતો તેની અમે મિત્ર-કુલ દરકાર રાખતા નથી. કોલેજની ઉચ્ચ કેળવણી જો તેણે લીધી હશે તો તે પોતાના કામમાં જલદીથી આગળ વધી જશે, પરંતુ શરૂઆત તો તેણે એ છેક તળાંમથી જ કરવાની હોય છે, અને પોતાની શક્તિને તેણે પૂરવાર કરી આપવાની રહે છે. દરેક માણસના બિશ્વનો આધાર તેના પોતાના ઉપર જ અવનંબેલો હોય છે. ઘણી વખત એવી અર્થ વગરની વાતો કરવામાં આવે છે કે કેટલાક માણસોની યોગ્ય કદર દુનિયામાં ચલી જ નથી અમારી પાસે તો દરેક માણસની જેટલી તેનામાં લાયકાત હશે તેટલી તેની કદર થયા વગર રહેલી જ નથી.

અનખત, આ કદર કરાવવાની ઈચ્છાની અંદર કેટલાંક એવાં તરવો છે કે જે આપણી ખ્યાન બહાર રહેવાં જોઈએ નહીં. આધુનિક ઔદ્યોગિક પદ્ધતિની અંદર આ ભાવના એવી વિકૃત રીતે

વણાઈ ગએલી છે કે તેનો જ્યાં ને ત્યાં અતિરેક માણુમ પડી આવે છે. પ્રહેલાં એવો પણ વખત હતો જ્યારે માણુસનું અંગત રીતે આગળ વધવું એ તેના પોતાના કામ ઉપર જ આધાર નાખવું હતું, કોઈની પણ મહેરબાની તેમાં કારણભૂત થતી ન હતી; પરંતુ હાલમાં તો કોઈ વગવડથીલા વાળાનો ટેકો સહેજ પણ મળ્યો ન હોય તો આગળ વધવાની તો વાત જ નથી હોતી. પરંતુ આ દુપણ સામે અમે ઘણી સફળતાપૂર્વક યુદ્ધ આરંભ્યું છે. ઉપર પ્રમાણે તો કોઈની પણ મહેરબાની ક્યારે મેળવાય એ જ આશયથી માણુસો કામ કરશે, પોતે જે ક્યું હોય તેને માટે જો શાખાશી ન મેળવે તો પછી સારું ક્યું એ સરખું, અને નહારું ક્યું એ પ્રણ સરખું એવી લાગણી સાથે તેઓ કામ કરશે. આ રીતે કામ ગોણ થઈ જાય છે, અને પોતાનો વ્યક્તિગત લાભ, કોઈની મહેરબાનીની આશા, એ પ્રધાનપદ ભોગવે છે. આવી ટેવને લીધે નુકસાન તો તે કામને જ પહોંચે છે. કામ કરનાર ઉપર પણ તેની અસર ખરામ થાય છે. એક પ્રકારની વિકૃત અને વ્યર્થ અભિલાષાને તે પોષે છે. એ અભિલાષાને લઈને એવા પ્રકારનો મનુષ્ય થાય છે કે જેનું માનસ એમ માનવું થઈ જાય છે કે કોઈ એવા ઉચ્ચ અધિકારીની સાથે જોભા રહેવાથી પણ આગળ તો ધપી શકાશે. દરેક દુકાનમાં આવો એકાદો માણુસ તો હોય છે જ. ખરાબમાં ખરામ વાત તો એ છે કે હાલની ઔદ્યોગિક પદ્ધતિને અનુસરનારા એમ માને છે કે આ રમત કાયદાકારક છે. ફોર્મનો (મુખ્ય યંત્ર-સંચાલકો) પણ સાધરણ મનુષ્યો જ છે. તેમને જો એવું માનવાનું કારણ મળે કે કામદારોનાં સુખ અગર દુઃખ તેમના જ હાથમાં છે તો સ્વાભાવિક રીતે જ તેઓ જરા પ્રેરાશે. એ પ્રેરાણો લાભ લઈને તેમની હાથ નીચેના માણુસો પોતાનો સ્વાર્થ સાધવાને અને વધારે ને વધારે અંગત કાયદો મેળવવા માટે તેમની વધારે ને વધારે

પ્રુશામત કરે તે પણ તેટલું જ સ્વાભાવિક છે, આવાં જ કારણોને લઈને અંગત તત્ત્વ જોટલું બને તેટલું બાકાત રહે તેમ કરવા હું ઇચ્છું છું.

ઉપલી જગ્યાએ ઢેવી રીતે જવું તે ગિલકુલ ન બાળુનાર માણસને અમારી સાથે ઘણું સહેલું પડે છે. કેટલાક માણસો કામ સખત કરે છે પરંતુ વિચાર કરવાની શક્તિ-ખાસ કરીને તાત્કાલિક અને ઝંટ વિચાર કરવાની શક્તિ-તેઓનામાં નથી હોતી. આવા માણસો તેમની શક્તિની લાયકાતના પ્રમાણમાં આગળ જઈ શકે છે. પોતાના ઉદ્યમથી આગળ વધવાની લાયકાત મેળવી શકે, પરંતુ તે આગળની જગ્યા તેને ત્યારે જ આપી શકાય કે જ્યારે તેનામાં નેતા થવાની લાયકાતનું તત્ત્વ પણ હોય. આપણે કંઈક સ્વપ્નની દુનિયામાં નથી રહેતા. મને લાગે છે કે અમારી કારખાનાને ખંખેરવાની-સાફ સુદ્ધ કરી શુદ્ધ કરવાની-આ પદ્ધતિને લઈને દરેક માણસ છેવટે તેને યોગ્ય હોય તે જ ભૂમિકા ઉપર આવી ઠરે છે.

દરેક વસ્તુ વ્યવસ્થાના અમુક ક્રમમાં જ થવી જોઈએ એ પદ્ધતિથી અમને સંતોષ થતો નથી. અમને તો હંમેશાં એવા જ વિચારો થાય છે કે અમુક વસ્તુ થાય છે તેના કરતાં વધારે, સારી ઢેવી રીતે બનાવી શકાય એવી પદ્ધતિ અમલમાં મૂકાય ત્યારે ખરું-અને એમ કરતાં છેવટે તે સારી થાય છે પણ ખરી. વધારે માણસો એકઠા થવાને લીધે જે માણસમાં સારા ગુણો હોય છે તે પોતે હોય છે તેના કરતાં વધારે ઉંચી જગ્યા મેળવવા ખુટે પ્રયત્નો કરવા પ્રેરાય છે. વ્યવસ્થાનું ચોક્કું ન્યાં કાયમને માટે ચોક્કસ થઈ ગયું હોય ત્યાં એવો માણસ એ જગ્યા કદાચ ભાગ્યે જ મેળવી શકે, કારણ ત્યાં તો એ જગ્યાએ પહોંચવાના માર્ગનો મૂળથી ચીથો પડી જ ગયો હોય છે અને તે જ પ્રમાણે બહુ દોષ થયા કરે છે, પરંતુ અમે

તો એટલા બધાં ઝોઘાં અધિકારપદો રાખ્યાં છે કે જે માણસ કરતો હોય તેના કરતાં વધુ સારું કામ કરવાની તેનામાં લાયકાત જણાય તો તે તેને જલદીથી મળી રહે છે; એને માટે ઉપરની જગ્યાનો રસ્તો જ બંધ થઈ ગયેલો હોય એવી વ્યવસ્થાની રચનાનું તેને બંધન નથી હોતું. અમારી પાસે સીધીસંદ અને તૈયાર કરી રાખેલી જગ્યાઓ કંઈ નથી હોતી. અમારા સારામાં સારા માણસો પોતાની જગ્યાઓ પોતાની મેળે મેળવી લે છે, અને આ કામ તદ્દન સહેલું થઈ પડે છે. કારણ કામ તો હંમેશાં હોય છે જ, અને ત્યારે એ કામ પૂરું કરાવવાનો ઉદ્દેશ તમે રાખો છો ત્યારે આગળ બઢતી કરવાના કામમાં કંઈ મૂશ્કેલી આવતી નથી. એ આગળની જગ્યા તે માત્ર દેખાડવા પૂરતી નથી. માણસ પોતે કરતો હોય છે તેના કરતાં કંઈક ખીણું અને વધારે સારું કામ કરે છે એટલે આપોઆપ વધારે પૈસા તેને મળે જ છે.

અમારા બધા માણસો આવી રીતે છેક તળીએથી જામે આવેલા છે. હાલ આખા કારખાનાનો જે ઉપરી છે તે પહેલો 'યંત્રાના સાધારણ કામ કરનાર તરીકે દાખલ થયો હતો. જેન નદી ઉપરના મોટા કારખાનાની દેખરેખ રાખનાર અધિકારી પ્રથમ નમુનાઓ બનાવનાર તરીકે દાખલ થયો હતો. ખીજો એક માણસ જે હાલ મુખ્ય ખાતાંઓ પૈકીમાંના ખાતાંઓ ઉપર દેખરેખ રાખે છે તેણે એક સાક્ષુ કરનાર તરીકે શરૂઆત કરી હતી. આખા કારખાનાની અંદર કોઈપણ ઠેકાણે એક પણ તદ્દન તાજો માણસ તમને મળી શકશે નહીં. અમે જે કંઈ વિકાસ સાધ્યો છે તે અમારી દેખરેખ નીચે ડેળવાયલા અને લાયકાત ધરાવનારા માણસોથી જ સાધી શક્યા છીએ. અમારે સારે નશીબે કોઈ પણ પ્રકારના ગીવાજ કે રૂઢીનું બંધન અમને વાસ્તામાં મળ્યું ન હતું, તેમ જ તેવો રીવાજ કે રૂઢી સ્થાપન કરવાની અમારી ઇચ્છા પણ ન હતી અને નથી.

અમારો રીવાજ કે રીઠી જે કહ્યો તે આ એક જ સિદ્ધાંતમાં સમાયેલો છે કે દરેક કામ હંમેશાં ચતુર હોય તેના કરતાં વધારે સારી રીતે જ કરવું.

દરેક કારખાનાને લગતા લગભગ ધણા ખર્ચા વિકટ પ્રશ્નોનું નિરાકરણ આ પ્રમાણે કામ વધારે સારી રીતે અને ઝડપથી કરવાનો આગ્રહ રાખવાથી થઈ શકે છે. દરેક ખાતાની સ્થિતિ તેના ઉત્પાદનના દર ઉપર આધાર રાખે છે. ઉત્પાદનનો દર અને ઉત્પાદનનો ખર્ચ એ બન્ને ભિન્ન ભિન્ન તત્ત્વો છે. ફોરમેન અને બીજા દેખરેખ રાખનારા અધિકારીઓ પોતાનાં ખાતાનાં ખર્ચાને અટકાવવા તરફ લક્ષ આપવામાં પોતાનો વખત નકામો જ ગુમાવે છે. કેટલાક ખર્ચો, જેવાં કે, મજૂરીના દર, સાધનોની કિંમત, વિગેરે એવા હોય છે કે જે પોતાના કાણુની બહાર હોય છે, એટલે તેની બાંજગડમાં તેઓ પડી શકતા નથી. પોતાનાં ખાતાની અંદરના ઉત્પાદનના દર ઉપર જ તેમનો કાણુ રહી શકે છે. દરેક ખાતું પોતાનો દર, જેટલા ભાગોની સંખ્યા ઉત્પન્ન કરી શકાય તેને જેટલા કારીગરો કામ કરતા હોય તે સંખ્યા વડે ભાગવાથી મેળવી શકે છે. દરેક ફોરમેન દરરોજ પોતાના ખાતાના આંકડા સાથે લઈને ફરતો હોય છે અને તેના મેળ બેસાડતો જ હોય છે. સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર અધિકારીની પાસે બધા આંકડાઓનો એક તૈયાર કોડો રહે છે; એટલે જો કોઈ પણ ખાતામાં કંઈ ભૂલ કે ગફલત હોય તો આ કોડો તરત દેખાડી આપે છે અને તે દેખરેખ રાખનાર અધિકારી તેને માટે તપાસ ચલાવે છે, અને ફોરમેન (મુખ્ય યંત્રસંચાલક) ને બહુ ચપળતા અને કાળજી રાખવી પડે છે. સારી પદ્ધતિના પ્રયાસોનો મોટો ભાગ આ ઉત્પાદનના દરના સરળ નિયમને આધારી છે. ફોરમેન (મુખ્ય યંત્રસંચાલક) એ ખર્ચાનું હિસાબી કામ કરનાર હોવા બોધ્યે એવું નથી. એના અખત્યારમાં તો યંત્રો અને એના ખાતામાં કામ કરતા કામદારો એ જ હોવા બોધ્યે. એ

સિવાય ખીણ કંઈ જ નહીં. એ બોકો જે વારે સારામાં સારું કામ આપે છે તે વારે એ ફેરમંને પણ પોતાની ફરજ બરોબર અદા કરી એમ ગણી શકાય. કેટલા પ્રમાણમાં ઉત્પાદન કરે છે એ જ એણે જોવાનું છે, અને એનાથી જ દોરાવાનું છે. ખીજ બળતા વિષયો ઉપર પોતાની શક્તિનો વ્યર્થ વ્યય કરવાનું તેને કંઈ જ કારણ નથી.

આ દરની પદ્ધતિ કામ કરનારાઓ વિગેના વ્યક્તિઓ તરીકેના વિચારોને તો બાબુએ જ મૂકાવે છે. હાથમાં જે કામ લીધેલું હોય છે તેના સિવાય ખીણ બધું તેની અંદર શૂલી જવાનું હોય છે. એટલે જે ફેરમંને સાગમાં સારું કામ કરી શકે એવા માણસોને રોકવાને બદલે પોતાને જ ગમતા માણસોને રોકે તો એ તેનું પોકળ તેના ખાતાના આ ઉત્પાદન દરની સરેરાશ ઝટ લખને બહાર પાડી દેશે.

માણસોને ચૂંટી કાઢવામાં કદી મૂશ્કેલી નથી. તેઓ પોતાની મેળે જ ચૂંટાઈને બહાર આવે છે. કારણ સાધારણ રીતે જોવા જઈશું તો કામદાર પોતાને આગળ વધવાની બાબત કરતાં પોતાના કામની સ્થિરતામાં વધારે રસ લે છે. જે બોકો મનુરીના દરથી કામ કરનારા હોય છે તેમાંના બાગ્યે જ પાંચ ટકા જેટલાને વધારે પૈસા મેળવવાની ઇચ્છાની સાથે સાથે બિચી જગ્યાઓને લગતી વધારાની જવાબદારીઓ પણ સ્વિકારી લેવાની ઇચ્છા હોય છે. માત્ર પચોસ જ ટકા જેટલા "સ્ટ્રો બોસીઝ" (નજીકના ઉપરી) ચવાની ઇચ્છા સેવતા હોય છે. તેમાંના ઘણાખરા તો એ જગ્યા વધારે પગારવાળી છે તેને લખને તેનો સ્વિકાર કરે છે, નહીં કે તેને લખને યત્ર ઉપર કામ કરવાનું મળે છે તેથી. જે માણસોનું માનસિક વલણ યાંત્રિક કામો તરફ વળેલું હોય છે, પરંતુ જવાબદારીઓના સ્વિકાર તરફ

નહીં, તેઓ સાધનો બનાવવાનાં ખાતાંઓમાં જોડાઈ ગય છે, અને ત્યાં ઉત્પાદનના કામની અંદર જે પગાર મળે છે તેના કરતાં ઘણો વધારે પગાર તેમને મળે છે. પરંતુ કામદારોના સમૂહનો મોટો ભાગ તો દોરવણી જ ધ્રુવે છે. તેઓ પોતાને માટે દરેક કામ તૈયાર હોય એવું ધ્રુવે છે, અને જવાબદારી લેવાને તેઓ જરાએ તૈયાર હોતા નથી. તેથી માણસોનો આટલો મોટો સમૂહ કામે લાગેલો હોવા છતાં આગળ વધારવાને માટે માણસો શોધી કહાડવાની મૂશ્કેલી ઠંઠં હોતી નથી, પરંતુ એમ આગળ વધવાની ઈચ્છા ધરાવનારા માણસો જ મળી આવવા બહુ મૂશ્કેલ છે.

સાધારણ રીતે એવી માન્યતા સ્વિકારાયેલી જોવામાં આવે છે કે બધા જ માણસો આગળ વધવાને માટે આતુર હોય છે, અને એ માન્યતામાંથી ઘણીખરી સુંદર યોજનાઓ ધડાય છે. મને તો એમ જ લાગે છે કે આ માન્યતા ખરી નથી. અમારા કારખાનામાં જેટલા અમેરિકન કામદારો છે તેઓને ખરેખર આગળ વધવાની ઈચ્છા છે. પરંતુ તેમને જે છેક સીધા ટોચે જવાની તો એટલી બધી પાછી ધમક નથી જ. પરદેશીઓ “ સ્ટ્રો બોસીઝ ” (નજીકના ઉપરી)ની જગ્યાથી જ સંતોષ માની બેસે છે. આવું થા માટે હશે તે હું જાણતો નથી. હું તો માત્ર હકીકતો જોઉં તે જ કહું છું.

ઉપર મેં કહ્યું તે પ્રમાણે અમારે ત્યાં દરેકજણ જો જગ્યાએ હોય ત્યાં રહ્યો રહ્યો દરેક કામ કેવી રીતે થાય છે તેના સંબંધમાં પોતાનું માનસ ખુલ્લું રાખે છે. અમારે ત્યાં જો કોઈ પણ નિયમ બંધાઈ ગયેલો—ચોક્કસ થઈ ગયેલો, હોય તો તે એક જ છે કે એકે કામ જેવું બેઠએ તેવું સારુ, સારી રીતે થતું નથી. આખા કારખાનાનું વ્યવસ્થાપક મંડળ સૂચનાઓ ઘણા ખુલ્લા દિલથી

આવકારે છે, અને અમે એ સૂચનાઓ માટે પણ એવી સારી પદ્ધતિ અપત્યાર કરી છે કે જેથી ગમે તે કોઇ કામદાર પોતાનો વિચાર તેને તરત સાદરે કંઠી શકે અને જો યોગ્ય હોય તો તે પ્રમાણે અમલ પણ કરાવી શકે.

એક ભાગદીઠ એક દોકડાનો ખ્યાવ ધણો અગત્યનો ગણાય. અમારા અત્યારના ઉત્પાદનના દરે એક ભાગદીઠ એક દોકડાનો ખ્યાવ એટલે વર્ષે દહાડે બારહજાર ડૉનરનો ખ્યાવ, એવી રીતનું થાય છે. દરેક વિભાગમાં દરેક ભાગદીઠ આ પ્રમાણે એક દોકડાનો ખ્યાવ વર્ષે એક લાખ ડૉનરનો ખ્યાવ કરે છે. તેથી ખ્યાવની સર-ખામણી કરતી વખતે એક દોકડાના હજારમા ભાગ સુધીની ગણતરી કરવામાં આવે છે. જો સૂચવેલી નવી પદ્ધતિ ખ્યાવ દેખાડે અને તે પ્રમાણે ફેરફાર કરવાનું ખર્ચ વ્યાજની વખતની અંદર એમાંથી ને એમાંથી મળી રહે એમ હોય તો તેવી નવી પદ્ધતિનો સ્વાભાવિક રીતે અમલ કરવામાં આવે જ છે. આ ફેરફારો માત્ર જે સુધારાઓ ઉત્પાદન વધારે, અગર ખર્ચ ઓછું કરે, એવી સૂચનાને આભારી હોય તેને અમે જ હોય છે એવું કંઈ નથી હોતું. લગભગ ધણા અરા ફેરફારો કામ વધારે સહેલું થાય તે દિશા તરફના હોય છે. કોઈ પણ જગ્યાને માટે ધણું સખત, ખાણસને ભારી નાંખે એવું, કામ અમે માગતા જ નથી અને સાધારણ રીતે બને છે પણ એમ જ કે સહેલો રસ્તો સ્વિકારવામાં ખર્ચનો પણ ઘટાડો જ થાય છે. સુધડતા અને સારા ધધાને ધણો જ નીકડનો સંબંધ છે. એક ભાગ બનાવવો સોધો થઈ પડશે કે વેચાતો લેવો સોધો પડશે તેની પણ ગણતરી અમે દર્શાવના છેલ્લામાં છેલા અંક સુધી ગણીએ છીએ.

દરેક જગ્યાએથી સૂચનાઓ આવ્યે જાય છે. બધા પરદેશી-

ઓની અંદર પોલીશ કામ કરનારાઓ આવી સૂચનાઓ કરવામાં હોંશિયારમાં હોંશિયાર જણાય છે. એમાંનો એક, જે ઇંગ્રેજ બોક્ષી શકતો ન હતો, તેણે ઇચ્છારતોથી દેખાડ્યું કે તેના યંત્રની અંદર અમુક એક સાધન જે કોણ ઉપર ગોઠવેલું હતું તેના કરતાં જુદા કોણ ઉપર ગોઠવવામાં આવે તો વધારે વખત ચાલે. જે સ્થિતિમાં તે હતું તેમાં માત્ર ચાર કે પાંચ ઘા તે ખમી શકતું હતું. પરંતુ પેલો કામદાર ખરો હતો, અને તેની સૂચના પ્રમાણે અમલ કરતાં ઇજાવાના કામની અંદર પુષ્કળ પૈસાનો ખર્ચાવ કરી શકાયો હતો. મતલબ કે માણસો પોતાના શોખના વિષયની નાની નાની વસ્તુઓને પૂરેપૂરી અજમાવી જુએ છે, કારણ એકજ વિષય ઉપર પોતાનું સર્વધ્યાન જમા કરીને, જો એ તરફનું તેમનું વલણ હોય તો, કંઈ ને કંઈ સુધારો તેઓ જરૂર શોધી કાઢે છે. જે માણસને જે યંત્રની સાથે કામ કરવાનું હોય છે તે કેવું સ્વચ્છ રાખે છે કેવું નહીં, તે જોઈને તેની છુદ્દિનું માપ પણ આપણે સારી રીતે પામી શકીએ, જો કે યંત્રને સ્વચ્છ અને સાફ રાખવાની એ કામ કરનારની ફરજોમાંની એક ફરજ કંઈ નથી હોતી.

આવી બીજી સૂચનાઓના નમૂના નીચે પ્રમાણેના છે: કાર્ટીંગ (બરતર કોખડ) ને ફાઉન્ડ્રી (ઘાતુ ગાળીને ઘાટ ધડવાનું સ્થાન). માથી યંત્રની દુકાને માથા ઉપરને રસ્તે થઈને લઈ જનાર યંત્રવાટે લઈ જવા વિશેની સૂચનાને લીધે માત્ર લાવલખજા કરવાના ખાતાનો અંદર સિત્તેર માણસોનો ખર્ચાવ થઈ શક્યો હતો.

ચેસીસ (ખોખા)ના એક ભાગની અંદર નક્કરને બદલે વેલ્ડેડ શળાઓ બદલવાની સૂચનાને લીધે, અત્યારના કરતાં ઓછું ઉત્પાદન થતું હતું તે વખતે પણ, વર્ષના લગભગ અડધો લાખ ડોલરનો તાત્કાલિક ખર્ચાવ થઈ શકતો હતો.

હંમેશાં નવી રીતે ટ્યુઓ (નળાઓ) દેવામાં આવે છે તેવી રીતે ન લેતાં ચપટાં પતરાંમાંથી તેને બનાવવાની સૂચનાને અમલ કરવા જતાં વળી વધારે બચાવ ચર્ચાકર્યો હોય.

અમુક ગીઅર (દાંતાચક્ર) બનાવવાની જુની પદ્ધતિ પ્રમાણે તેમાં ચાર પ્રકારની ક્રિયાઓની જરૂર પડતી તેમ જ બાર-દઢા પોલાદ વ્યર્થ જતું. એક કામદારે તેને બદલે નવી પદ્ધતિ યોજી કાઢી અને એમાં માત્ર એક જ-દઢા જેટલું પોલાદ નકાસું જતું.

કોઈ પણ કામને માટે કામ કરનારની અંદર અમુક પ્રકારની આવડત, અગર હોંશિઆરીની જરૂર જ પડે છે એવી પ્રચલિત માન્યતાને ખોટી કરાવવાનો આગ્રહ-એ પણ આવી એક અગત્યની સૂચનાના અંગમાં સમાઈ જતો હતો. પહેલાંના વખતમાં સાધનોને સખત બનાવનાર કારીગર નિષ્ણાત જોળવો પડતો. તાપનાં હવા-માનનાં તેને અનુમાનો બાંધવાં પડતાં હતાં. પોલાદને સખત કરવાનાં કામમાં તેને તાપ આપવાની ક્રિયા ઘણી અગત્યની છે. આમાં અમે નવી પદ્ધતિ એવી જોળી કહાડી કે જેથી ભઠ્ઠી ઉપર કામ કરનાર માણસને તાપનાં હવામાનનાં માપ સાથે કશી જ લેવાદેવા રહે નહીં. પાયરોમીટર (ઉષ્મામાપક) એને જેવાની જરૂર પડતી નથી. રંગબેરંગી વિજળીના દીવાઓથી તેને બધી નીચાનીઓ જણાઈ જાય છે.

અમારાં યંત્રોમાંનું એક પણ યંત્ર એવું નથી કે જે ગમે તેમ હંગામડા વગરનું બાધી દેવામાં આવ્યું હોય. એનો પ્રથમ વિચાર ઉદ્ભવતાં, એ વિચારનું પૃથક્કરણ કરી, તેને વિગતવાર તપાસી જેવામાં આવે છે, અને પછી જ કંઈ પણ આગળ પગલું ભરવું હોય તો તે ભરવામાં આવે છે. કેટલીક વખત એવા યંત્રના પહેલાં તો લાકડાંના નમુના બનાવવામાં આવે છે, અગર એના ભાગે

સંપૂર્ણ કદના એક પાટીયા ઉપર ચીતરવામાં આવે છે. આગળના ઇતિહાસથી અમે બધાજ જાણતા નથી. તેમ જ નસિંગ ઉપર પણ અમે કંઈ છોડી દેતા નથી; અને જે કામને માટે જે યંત્ર તૈયાર કરવામાં આવ્યું હોય તે જ કામ તે ન આપી શકે એવું યંત્ર હજી અમે બાંધીએ ત્યારે ખરું; બાકી આજ સુધીના અમારા બધા પ્રયોગોમાં નવ્વાણું ટકા સફળતા અમે પ્રાપ્ત કરી છે.

આગળ પાછળની વિગતોની અંદર જે કંઈ નેપુણ્ય અમે વિકસાવી શક્યા છીએ તે બધું અમારા માથુસોને લીધે થઈ શક્યું છે. હું માનું છું કે માથુસોના કામની અંદર વારંવાર અમે બહુ કબજગીરી કરવામાં ન આવે અને તેમને હૈયે એવું ઉગી ગયું હોય કે, તેઓ સેવાને અર્થે આ કામ કરી રહ્યા છે, તો ગમે તેવા નજીવા કામની અંદર પણ હંમેશાં તેઓ પોતાનું સંપૂર્ણ માનસ પ્રવેશીને જ કામ કરશે.

પ્રકરણ ૭ મું:

યંત્રના હાક.

અમુક પ્રકારના માનસને પુનરાવર્તનીય મળુરી-એક જ હોય એકતું એક કાર્ય ફરી ફરીને કર્યા જવું તેનું બાવી બંધકર બાસે છે. મને પોતાને પણ તે બધા ઉપજાવે છે. હરહંમેસ એકની એક વસ્તુ એકની એક રીતે હું પણ કદાચ ન કરી શકું. પરંતુ કેટલાક માણસોને, જાણે મોટા ભાગના માણસોને, આવી પુનરાવર્તનીય ક્રિયાઓમાં જરાકે બધ જણાતો નથી. ખરેખરી રીતે તો કેટલીક પ્રકારનાં માનસોને વિચાર માત્ર બધ સમાન બાસે છે. એ લોકોની દૃષ્ટિએ આદર્શ કામ એ જ ગણાય છે કે જેની અંદર સર્જનાત્મક અગર મૌલીક વિચાર દાખલ કરવાની જરૂર હોતી નથી. જે કામોની અંદર મહેનત અને મગજ બન્ને વાપરવાં પડે એવાં કામો ઉપાડનાર ઘણા થોડા હોય છે. અમને હંમેશાં એવા માણસોની જરૂર રહે છે કે જેઓ કામ મુશ્કેલીભર્યું હોવાને લીધે કરવાનું પસંદ કરે છે. મને કહેતાં દિલગિરી થાય છે કે-સામાન્ય કામ કરનાર એવા હોય છે કે જે કામમાં તેને બહુ અંગમહેનત કરવી પડતી નથી હોતી તેવું કામ કરવાની ઇચ્છા રાખે છે, ખાસ કરીને એને એવું કામ જોઈએ છે કે જેમાં એને કાંઈ વિચાર રોકવો પડે એવું હોય નહીં. સર્જનાત્મક માનસવાળા, જેઓ એક જ ધરેડ અગર ચીથે ચાલ્યા જવાનું પસંદ કરતા નથી-તેઓ, ખીજાઓ પણ પોતાનાં જેવાં જ માનસો ધરાવે છે એમ ધારે છે અને તેથી કરીને જે કામ કરનારને ગત દિવસ એકની એક જ ક્રિયા કરવાનું કામ કમ્પુ પડતું હોય છે તેવા ત્રણ પોતાની સહાનુભૂતિ વધુભાગી દેખાડવા ત્રેસાય છે.

જો તમે ખૂબ ઊંડેથી વિચાર કરશો તો જણાશે કે, ધણાંખંડ કામો પુનરાવર્તનીય જ હોય છે. એક ધંધાધારી મનુષ્યને એકની

એક જ ઘરેડમાં પુષ્કળ ચોકસાઈથી કામ કરવાનું પસંદ હોય છે. બેન્કના પ્રમૂખોનું કામ, તેમ જ તેની હાથ નીચેના અધિકારીઓનું કામ, પણ એવું એક નક્કી કરી રાખેલે રસ્તે જવાનું જ હોય છે. ઘણાં ખરાં કારણો તેમ જ ઘણાં ખરાં માણસોને માટે આવો એક પ્રકારનો ચીથો તૈયાર કરવાનું અને તેમની ઘણી ખરી ક્રિયાઓ માત્ર પુનરાવર્તનીય બની રહે તેવું કરવાનું જરૂરનું હોય છે. નહીં તો વ્યક્તિ માત્રને શારિરિક શ્રમમાંથી કદી મુક્ત થએલો તમે જુઓ જ નહીં. છતાં જે સર્જનાત્મક માનસ ધરાવતો હોય છે તેણે આવા કંટાળો ઉપજાવે એવા કામને વળગી રહેવાનું કંઈ કારણ નથી, કારણ દરેક ઠેકાણે એવા માણસોની જરૂર ઘણી હોય છે. હોંશિયાર માણસોને માટે જગ્યાઓની તૂટ નથી હોતી એ વાત ખરી, પરંતુ સાથે સાથે આપણે એનો સ્વિકાર તો કરવો જ રહ્યો કે હોંશિયાર થવાની વૃત્તિ કંઈ સાર્વાત્રિક નથી. દલીલની ખાતર ધારો કે કદાચ વૃત્તિ પણ છે, તોએ તેને માટેની જરૂરી તાલીમના ગાળામાંથી પસાર થવાની હિંમત પણ કોઈ અજબ પ્રકારની જોઈએ છે. તે નથી હોતી તો માત્ર એકલી વૃત્તિ વ્યર્થ છે. હોંશિયાર થવાની ઇચ્છા કરવાથી જ માત્ર કંઈ હોંશિયાર બનો જવાનું નથી.

મનુષ્ય સ્વભાવ કેવો હોવો જોઈએ એના સંબંધમાં ઘણાં પ્રતિપાદનો થાય છે, પરંતુ તે પ્રત્યક્ષ કેવો છે તેના સંબંધમાં ઝાંઝ કોઈ હોંડા ઉતરી તપાસ કરવું જ નથી. સર્જનાત્મક કામ કલ્પનાના પ્રદેશમાં જ ચક્રવર્તી છે એવા એક સ્વિકૃત સિદ્ધાંતનો દાખલો લઈએ. સંગીત, ચિત્રકામ, અને બીજી એવી લગ્નિત કલાઓના વિધાયકોને આપણે સર્જનાત્મક કલાકારો કહીએ છીએ. આપણે સર્જનાત્મક કામોની આજુબાજુ દેખીતી રીતે અમુક અમુક મર્યાદાઓ બાંધી દીધી છે. એટલે જે કામો ચિત્રસંગ્રહ ચાંચાની ભીંતો ઉપર ટીંગાવવામાં આવેલાં હોય છે, અગર જલસા ગૃહોમાં જેનો

આસ્વાદ લઈ શકાય એવાં હોય છે, અગર ખીજ કોઈ રીતે બહાર પ્રદર્શિત કરવામાં આવેલાં હોય છે અને જેની આસપાસ પ્રશંસકોનાં ટોળેટોળાં વીંટળાઈ રહેલાં હોય છે તેવાં કામોને જ આપણે સર્જનાત્મક કામોના વર્ણુલમાં મર્યાદિત કરી દીધાં હોય છે. પરંતુ કોઈ પણ મનુષ્ય અરેખરા ઉત્પાદક અને સર્જનાત્મક કામ માટે એકાદ ખેતરને પસંદ કરે તો તેણે પશુ એવું જ સમજવું જોઈએ કે અવાજ અગર પીંછી અગર રંગને લગતા નિયમો કરતાં વધારે જીવ્ય પ્રકારના નિયમો સાથે તેને કામ લેવાનું છે. આવી સમજણનો અભાવ આપણને જીંદગી રસ્તે દોરી જાય છે. ખેતીકારે સમજવું જોઈએ કે તેણે વ્યક્તિત્વના નિયમોની જોડે પોતાનો સ્વભાવ રાખવાનો છે. ઔદ્યોગિક સંબંધોમાં આપણને આવી સમજણ ધરાવતા કલા-વિધાયકોની વિશેષ અગત્ય છે. ઉત્પાદક અને ઉત્પન્ન એ બંનેની દૃષ્ટિએ ઔદ્યોગિક પદ્ધતિમાં પાવરધા હોય એવાની આપણને જરૂર છે. આપણે એવા મનુષ્યો જોઈએ છે કે જેઓ રાજકિય, સામાજિક, ઔદ્યોગિક અને નૈતિક વિભિન્નતાઓને સમજી અને સુંદર એકતાના સ્વરૂપમાં પરિણામે. સર્જનાત્મક શક્તિને આપણે જોઈએ તે કરતાં વધારે પ્રમાણમાં મર્યાદિત બનાવી મૂકી છે, અને તદ્દન નગિવા ધ્યેયોની પાછળ તેને વાપરી છે. આપણા જીવનની અંદર જેટલું જેટલું સાઈ અને સત્ય અને ઈષ્ટ હોય. તેટલા બધાને માટે ઉપયોગી થઈ પડે એવું જે કંઈ હોય તેને વેગ આપે એવા મનુષ્યોની આપણને જરૂર છે. સારા અને ઉમદા વિચારોની સાથે કામ કરવાની સંયોજિત યોજનાઓનો મેળ સધાતાં તેનો અમલ થઈ શકે છે અને તે ફોલોઅપ પણ નિવડી શકે છે. કામદારના શ્રેયની વૃદ્ધિ થઈ શકે એમ છે-પરંતુ તે તેની પાસેથી ઓછું કામ કરાવવાથી નહીં, પરંતુ તે વધારે કામ કરી શકે તેવી મદદ તેને જીવી કરી આપવાથી બની શકે એમ છે.

દુનિયાના લોકો ને પોતાનાં ધ્યાન, રસ અને ઉત્સાહ ખીલે માણસ ને સ્થિતિમાં હોય તેમાં જ તેને લાભકારક નિવડી શકે એવી યોજનાઓ કરવા તરફ રોકે તો વ્યવહારુ રીતે ઉપયોગમાં આવી શકે એવી ઘણી યોજનાઓ સ્થાપિત થઈ જાય. આવી યોજનાઓ ચોક્કસ લાંબા વખત સુધી નબી શકે, અને આર્થિક તેમજ માનવતા બંનેની દૃષ્ટિએ સૌથી વધારે ફાયદાકારક માણુમ પડે. આજના જમાનાના ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રની અંદર પણ સત્ય, ન્યાય અને માનુષતાનો ઘણી ખુશીની સાથે અમલ થઈ શકે એમ છે, એ બાબતની દૃઢ પ્રતીતિ થવી જોઈએ છે, એ સંબંધમાં ઊંડી શ્રદ્ધા જગૃત થએલી હોવી જોઈએ છે. આ શુભો ને આપણે ન રાખી શકતા હોઈએ તો બહેતર છે કે આપણે ઉદ્યોગ વગર ચલાવી શકે તેવું જોઈએ. ખરેખર, એ શુભોને ને આપણે પ્રાપ્ત કરી શકીએ એમ પણ ન હોય તો સમજે કે ઉદ્યોગના ભાવિતું આવી બન્યું છે. પરંતુ આપણે તે શુભો ખસુસ મેળવી શકીએ છીએ- મેળવવા માંડ્યા પણ છે. '

યંત્રોની સહાયતા સિવાય માણસ ને પોતાના ભરણપોષણ પુરતું કમાઈ શકતો ન હોય તો યંત્રો બિન કામ કરવું કંટાળા ભરેલું છે અને એની અંદર એકને એક જ પ્રકારનું કામ કરવાનું હોય છે. તેને લઈને તેટલા પુરતું જ માણસને યંત્રોથી વિમૂખ રાખવો એ શું તેને માટે કોઈ પણ રીતે હિતકારક છે કે ? શું એ પ્રમાણે વિમૂખ રાખીને તેને શું જૂએ મરવા દેવો ? એના કરતાં તે સારું જીવન જીવી શકે એવી સ્થિતિમાં તેને મૂકવો એ શું વધારે સારું નથી ? જૂંમ મરતા રહેવામાં માણસ શું વધારે સુખી હોય છે ? યંત્રની શક્તિ હોય તેના કરતાં આછી વાપરીને પણ માણસ ને સુખી થઈ શકતો હોય તો પોતે જેટલું ઉત્પન્ન કરવાને શક્તિ-માન હોય તેના કરતાં આછું ઉત્પન્ન કરીને, અને તેથી કરીને તેની

મહેનતના ખદલામાં દુનિયાની વસ્તુઓનો જે બિખોગ પોતાને ભાગે આવવો જોઈએ તેના ફરતાં ઓછું બિખોગ કરવાનું મેળવે તેનાથી શું તે વધારે સુખી રહી શકવાનો ?

પુનઃવર્તનીય શ્રમ કોઈપણ પ્રકારે મનુષ્યને હાનિકર્તા છે એવું હજી સુધી મને તો જણાયું નથી. વ્યાખ્યાન નિષ્ણાતોએ ઘણી વખત મને કહ્યું છે કે એ પ્રકારનો શ્રમ મનુષ્યના દેહ અને આત્મા બન્નેને હણનારો થઈ પડે છે, પરંતુ અમે જે સ્વાનુભવથી જોયું છે તે તે કથનને પુટી આપતું જણાયું નથી. એક માણસ જે આખો દિવસ ટ્રેડ્સ રીલીઝ ઉપર પગ રાખવા ચિવાય બીજું કંઈ ભાગ્યે જ કરતો હતો તેનો એક દાખલો હતો. તેને એમ લાગતું કે આ ગતિનું કામ તેને એકપક્ષી બનાવી દેતો હતો. તેની દાક્તરી તપાસમાં આ કાર્યની કંઈ તેને અમર થઈ હોય એમ જણાયું નહીં, છતાં તેને બીજા કામ ઉપર વળગાડ્યો, જ્યાં તેના બીજા સ્નાયુઓનો ઉપયોગ કરવાનો હતો. થોડાં જ અઠવાડિયાં આ નવું કામ કર્યું અને તેણે તો પાછું તેનું જીવન જ કામ માગી લીધું. હંમેશાં દિવસના આઠ કલાક એક જ પ્રકારની પ્રક્રિયાઓ કરવામાં ગાળવાથી દેહ અસાધારણ પ્રકારનો થઈ જાય એમ ધાર્યું વાર્તવિક ગણાય. પરંતુ અમે એવો દાખલો હજી અનુભવ્યો નથી. માણસોને જ્યારે ઈચ્છા થાય છે અને માગણી કરે છે ત્યારે તેમનાં કામોમાં અમે ફેરફાર કરીએ છીએ. અને જે કામ કરનાર માણસોને તે ઇષ્ટ હોય તો અમે આવો ફેરફાર નિયમીત રીતે કરવાનું પસંદ કરીએ છીએ. જે ફેરફારો તેઓ જાતે સૂચવતા નથી તેવા ફેરફારો તેમને પસંદ પડતા નથી. કેટલીક ક્રિયાઓ જરૂર કંટાળા ઉપજાવે એવી હોય છે-એટલો બધો કંટાળો ઉપજાવે એવી હોય છે કે તેમાં કોઈ પણ માણસ હંમેશાને માટે જોડાઈ રહેવાનું ભાગ્યે પસંદ કરે. આખા કારખાનાનાં કામોની અંદર પોતાના આંકડાવાળો જીઅર (દાંતાચક્ર) ઉંચકવો, તેજની

ખીપમાં તેને દલાવવો, અને પછી તેને એક ટોપલીની અંદર ફેરવવો-એ કામ વધારેમાં વધારે કંટાળો આપે એવું છે. એ ક્રિયામાં કદી પણ ફેરફારને અવકાશ નથી. જીઅરો (દાંતાયકો) એકની એક જગ્યાએ હંમેશાં તેની પાસે આવ્યા જ કરે છે, દરેકને એક જ સંખ્યાનું હક્કન તે આપે છે, અને એકની એક જગ્યાએ રાખવામાં આવેલી ટોપલીમાં તેને મૂકી દે છે. કાંઈ પણ પ્રકારની શારીરિક મહેનત અગર શુદ્ધિનો ઉપયોગ કરવો પડતો જ નથી. સેજ સાજા આમ તેમ તેનો હાથ ફેરવવા સિવાય બીજું કંઈ પણ કરવું પડતું નથી-કારણ પોલાદનો શળાઓ ધણો હલકો હોય છે. છતાં તે કામ ઉપર આઠ વર્ષથી એકનો એક માણસ નિયોજાયેલો છે. તેણે પોતાના પૈસા બચાવ્યા છે અને થાપણ તરીકે જમે કરાવ્યા છે, જે અત્યારે વધીને લગભગ ચાલીસ હજાર ડૉલર જેટલા થયા છે-અને આના કરતાં વધારે સારા કામ ઉપર તેને મૂકવાના દરેક પ્રયાત્ન વખતે તે વિરોધ ઉઠાવે છે.

બારીકમાં બારીક તપાસને અંતે પણ કામથી મનુષ્યનું માનસ અવળું થઈ જતું અગર બહેર ભારી જતું એકે દાખલામાં જણાવું નથી. જે માનસને એક ને એક કામ કરવું પસંદ નથી હોતું તેને તે કામની અંદર પડ્યા રહેવું પણ નથી પડતું. દરેક ખાતાનું કામ તેની જરૂરિયાત અને આવડતના પ્રમાણમાં “ એ, ” “ બી, ” “ સી, ” ઉપનામક વિભાગોમાં વહેંચી નાંખવામાં આવ્યું છે, અને દરેક વિભાગમાં લગભગ દસથી ત્રીસ જાતની જુદી જુદી ક્રિયાઓ હોય છે. નોકરીએ રાખનાર ઓફીસેથી દરેક માણસ પહેલ પહેલો સીધો “ સી ” વિભાગમાં જ મોકલાવાય છે. જેમ જેમ તે સુધરતો જાય છે તેમ તેમ “ બી ” અને “ એ ” વિભાગમાં અનુક્રમે તે જાય છે, અને “ એ ” વિભાગમાંથી ઓફીસે બનાવવાના કામમાં અગર કોઈ દેખરેખ રાખવાના કામમાં

તે જાય છે. પોતે ક્યાં જવું છે તે તેના પોતાના હાથની વાત છે. ઉત્પન્ન કરવાના કામમાં જો તે વધારે વખત રહે છે તો તે કામ તેને મનવું હોવાથી તે પ્રમાણે તેમાં તે રહે છે.

પહેલાંના એક પ્રકરણમાં મેં જણાવ્યું છે કે શારિરિક સ્થિતિને લીધે જ કામે રહેવાની અરજ કરનારમાંના કોઈને પણ પાછો કાઢવામાં આવતો નથી. ઈ. સ. ૧૯૧૯ના જન્યુઆરીની બારમી તારીખથી આ નીતિનો અમલ થવા માંડ્યો; તે જ તારીખથી દિવસની મજૂરીનો દર ઓછામાં ઓછો પાંચ ડૉલર, તેમ જ કામ કરવાના કલાક આઠ, ઠેરવવામાં આવ્યા. સાથે સાથે બીજી પણ એક સરત હતી કે શારિરિક સ્થિતિને લીધે જ માત્ર કોઈ પણ કામદારને રજા આપવી નહીં, સિવાય કે તે ચેપી રોગનો ભોગ થઈ પડ્યો હોય. જો કોઈ પણ ઔદ્યોગિક સંસ્થાએ પોતાનું સ્વત્વ સંપૂર્ણપણે ભોગવવું હોય તો સામાન્ય રીતે આખા એક સમાજની અંદર જેટલા પ્રમાણમાં બિન ઉપયોગી અને આડો ફંટાયેલા વિભાગ નજરે પડે છે તેટલા જ પ્રમાણમાં તેના કામદારો પૈકીનો તેવો બિન-ઉપયોગી અને આડો ફંટાયેલો વિભાગ તેણે નભાવવો જોઈએ, હુલા લંગડા અને કામ ન કરી શકે એવા અમારી પાસે હંમેશાં હોય છે. જેઓ શારિરિક સ્થિતિને લઈને મજૂરી કરવાને માટે અશક્ત હોય છે, એવા બધા માણસો સમાજે ધર્મદા, દાનની પ્રજ્ઞાલીધી નભાવવા જોઈએ, એવું મહાન ઉદાર વલણ મનુષ્યોમાં જોવામાં આવે છે. એવા કેટલાક ઘખવાઓ હોય છે કે જેની અંદર ધર્મદાયી જ તેવાઓનો નિભાવ થવો જોઈએ એમ લાગે છે— દાખલા તરીકે, મૂર્ખ માણસ. પરંતુ એવા દાખલાઓ બહુ જ કવચિત્ હોય છે, અને સમૂહમાં એકત્રિત થઈને જે કામો કરવાનાં હોય છે તેવાં કામોની અંદર ઉત્પાદનની દૃષ્ટિએ ગમે તે માણસને કામે લગાડવાનો અવકાશ હોવાનો સંભવ હંમેશાં રહે છે. એકાદ

પગવાળાં માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં, ૨ કામે। હાથ વગરનાં માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં, ૭૧૫ કામે। એક હાથવાળાં માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં, અને ૧૦ કામે। આંધળાં માણસોથી થઈ શકે એવાં હતાં. એટલે ૭૮૮૨ પ્રકારનાં કામેમાંથી ૪૦૩૪ કામેને માટે સંપૂર્ણ શારિરિક શક્તિની જરૂર નહોતી, જો કે તેમાંનાં કેટલાંકને માટે બળની તો જરૂર હતી. મતલબ કે, ગમે તે એક સામાન્ય સમાજની અંદર સાધારણ રીતે જેટલાં અને જેવાં મનુષ્યોનો સમાવેશ થઈ શકે તેના કરતાં વિકસિત ઉદ્યોગની અંદર સરેરાશ વધારે લાયક માણસોનો યોગ્ય મજૂરીના દરથી સમાવેશ થઈ શકે એમ હોય છે. કોઈપણ ઉદ્યોગ અગર કારખાનાનો અંદર અમે કયું છે તે પ્રમાણે તેનાં કામેનું પૃથક્કરણ કરવામાં આવે તો પ્રમાણ કદાચ જુદાં પણ આવે. છતાં મને ચોક્કસ ખાતરી છે કે કામના પૂરતા પ્રમાણમાં વિભાગો અને પેટાવિભાગો પાડવામાં આવે તો શારિરિક રીતે અશક્ત હોય તેવા માણસોને માટે પણ સશક્ત માણસો જેવું કામ અને તેમના જેટલો દર મળે એવી જગ્યાઓનો તોટો રહે નહીં. છુટ્ટા લંગડા અને એવા અશક્ત માણસોને જોગનરૂપે રાખવા અને પછી ટોપલીઓ ભરવી, અગર જેમાં સારો બદલો મળે નહીં એવા પ્રકારનાં નજિવાં કામે, તેમની દુર્દશા અને બચંકર નીરાશમાંથી બચવા માટે, નહીં કે જીવન પહોંચતો ભાર ઉપાડવામાં મદદરૂપ થાય તેને માટે, શીખવાડવાં એ અર્થશાસ્ત્રની દૃષ્ટિએ નકામે જ વ્યય છે.

એક ફેરબદલીનું પત્ર આપવામાં આવે છે. એ પત્ર લખતે એ ફેરબદલી કરનારા ખાતામાં જાય છે, અને ત્યાં બરોબર તપાસ કરવામાં આવે છે, અને એની સ્થિતિ અગર સ્વભાવને અનુકૂળ હોય એવા કોઈ કામની તેને અજમાયેશ આપવામાં આવે છે. શારિરિક યોગ્યતાઓનાં સામાન્ય ધોરણ કરતાં પણ જુઓ નીચેની યોગ્યતા ધરાવતા હોય તેવાઓને જે તેમને યોગ્ય જગ્યાએ કામે લગાડવામાં આવે તો સારા કામ કરનારાઓ જેવું 'જ કામ આપી શકે. હાખલા તરીકે, એક આંધળા માણસને સ્ટોક ખાતામાં જુદી જુદી શાખાઓમાં પહોંચાડવાના બોલ્ટસ (આગળા) અને નટસ (ગોટીઓ) ગણવાનું કામ સોંપવામાં આવ્યું હતું, જે બીજા સચક્ત માણસો એ જ કામ કરતા હતા. પરંતુ જે જ કિંમતની અંદર ફેરબદલે (મુકાદમે) ફેરબદલી કરનાર ખાતા તરફ પેતા જે સચક્ત માણસોને કામથી છૂટા કરી તેમની સાથે એક મિટ્ટિ લખી મોકલી કે પેલો આંધળો માણસ માત્ર પોતાનું જ કામ કરવાને શક્તિમાન નીવડ્યો હતો એટલું જ નહીં પરંતુ જે કામ પેલા સાગ્રસમા માણસો કરતા હતા તે પણ તે કરવાને શક્તિમાન હતો.

દરેક ધંધાને તેના ઉપર એ પ્રકારનો એક વધારાનો કર વજગેલો હોવો જોઈએ, અને એ કર માત્રના ઉત્પન્નની કિંમતમાં જણાઈ આવ્યા વગર ગહે નહીં. તેને લઈને માત્રની ખપત ઓછી થવાની, અને તેથી ગમે તે કાંઈને માટે કામ પણ ઓછું થવાનું. આ કામ અનિવાર્ય છે, અને તે હંમેશાં લક્ષમાં રાખવો જોઈએ.

અમે પથારીવશ-પરંતુ બેસી શકે એવા-માણસો સાથે પણ અજમાયગ કરી જોઈ છે. પથારીઓ ઉપર માણસ કાપડની મોટી ચાદરો પાથરીએ છીએ; અને પણ એવા માણસોને નાના નાના બોલ્ટસ (આગળા) ઉપર રુઝી ચાકીઓ ચઢાવી મજબૂત કરવાનું કામ સોંપીએ છીએ. આ કામ માત્ર હાથના ઉપયોગથી કરવાનું હોય છે, અને મગ્નેટો (લોહચુંબક યંત્ર) ખાતામાં આને માટે પંદર, વીસ માણસોને રોકવામાં આવે છે. ટ્રાંસ્પીટમાં રહેતા માણસો આ કામ, સાગ્ન દુકાનની-અંદર રહેતા માણસોના જેવું જ, કરી શકે એમ હોય છે, અને નિયમીત એમના દર પણ એવા માણસો આ પ્રમાણે મેળવી શકતા હતા. ખૂબી રીતે, સામાન્ય ગીતે, દુકાનમાંના ઉત્પન્ન કરતાં લગભગ વીસ ટકા વધારે ઉત્પન્ન તેઓ કરી શકતા હતા એમ હું માનું છું. કોઈ પણ માણસને કામ કરવાની ઈચ્છા ન હોય તો પણ કામ કરવું પડતું, એવી વસ્તુસ્થિતિ ન હતી. પરંતુ અહીં તો, બધાને જ કામ કરવાની ઈચ્છા હતી, કારણ તેને લીધે તેમનો વખત સારી રીતે પસાર થઈ જતો અને જોગવાઈ થતો ન હતો. તેઓ સારું ઉધી શકતા, સારું ખાઈ શકતા અને વધારે જલદીથી આરામ મેળવી શકતા.

બહેરા, મૂંગા કામદારોના સંબંધમાં ખાસ વિચારવા જેવું કંઈ નથી. તેઓ પોતાનું કામ સોંપે સો ટકા કરી શકે છે. ક્ષય રોગવાળા કામદારો, જેઓ લગભગ હજારેકની સંખ્યામાં હોય છે,

તેઓ ઘણું ખર્ચ મટીરીયલ સાલ્વેજ (માલ-સામાન ખર્ચખોડ) ખોતામાં કામ કરે છે. બધા ચેપી રોગવાળા હોકા તેમને માટે ખાસ તૈયાર કરેલા મકાનની અંદર ભેગા કામ કરે છે. એ બધાનું કામ ઘણું ખર્ચ બહાર ખુલ્લામાં હોય છે.

કામે લગાડેલા માણસોના છેવટના પૃથકકરણ પ્રમાણે સામાન્ય ધોરણ કરતાં હલકા એવાં ૯૫૬૩ માણસો હતા. તેમાંના ૧૨૩ જણના હાથ કુંકા અગર કપાયેલા હતા. એક જણના બન્ને હાથ ન હતા. ૪ જણ તફન આંધળા હતા, ૨૦૭ કાણા હતા, ૨૫૩ એક આંખે લગભગ તફન આંધળા જેવા હતા, ૩૭ બહેરા અને મૂગા હતા. ૬૦ પક્ષાધાતવાળા હતા, ૪ જણના બન્ને પગ ન હતા, ૨૩૪ એક પગવાળા હતા. બીજાઓને નાની નાની ખીછ ખોડો હતી.

જુદા જુદા કામોની અંદર પ્રવિણતા મેળવવામાં લાગતા વખતનું પ્રમાણ નીચે પ્રમાણે જણાવ્યું હતું, બધાં કામોના ૪૩ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક કરતાં વધારે દિવસ લાગે એમ ન હતું; ૩૬ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક દિવસથી માંડી એક અઠવાડિયું લાગે એમ હતું; ૬ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક અઠવાડિયાથી બે અઠવાડિયાં લાગે એમ હતું; ૧૪ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક મહીનાથી માંડી એક વર્ષ લાગે એમ હતું; ૧ ટકા જેટલાં કામોને શીખતાં એક વર્ષથી માંડી છ વર્ષ લાગે એમ હતું. છેવટનાં કામોની અંદર ઉંચા પ્રકારેની આવડત અને કળાની જરૂર રહેતી હતી.

આખા કારખાનાંની અંદર ચિસ્તપાલન ઘડવું કડક ગણેલું છે. નાના નાના નિયમો બહુ ગણેલા જ નથી, અને એવા નિયમો પણ નથી કે જેના ત્યાગપણા માટે વ્યાજબી રીતે વાંધો ઉઠાવી શકાય. નોકરોને મનસ્વી રીતે રત્ન આપી દેવામાં જે અન્યાય થાય

છે તે અમે ટાળી શક્યા છીએ. કારણ એ રજા આપવાનો હક્ક કામે રાખનાર ખાતાના વ્યવસ્થાપકના હાથમાં જ રાખેલો છે, અને એ ભાગ્યે જ એ હક્કનો ઉપયોગ કરે છે. ઉપર પ્રમાણે આંકડા બેગા કરવાનું કામ છેવટમાં છેવટનું ઇ. સ. ૧૯૧૯ની સાલમાં થયું. તે વર્ષ દરમિયાન ૩૦૧૫૫ ફેરફારો થયા. તેમાંના ૧૦૩૩૪ પહેલેથી ખુબર આપ્યા સિવાય ગેરહાજર રહેલા હોવાથી તેમને ખાતલ કરવામાં આવ્યા હતા. ૩૭૦૨ માણસોએ તેમને સોંપેલું કામ કરવા ના પાડવાથી, તેમ જ કોઈ પણ પ્રકારનું કારણ બતાવ્યા સિવાય ફેરબદલી માગેલી હોવાથી, તેમને જતા કરવામાં આવ્યા હતા. કામદારોને માટે ઉભી કરવામાં આવેલી સાળામાં ઇંગ્રેજી શિખવાની ના પાડવાથી બીજા ૩૮ જણને વિદાય કર્યો; ૧૦૮ બીજા લસ્કરમાં ને એમ જોડાઈ ગયા, અને લગભગ ૩૦૦ને બીજા કારખાનાંઓમાં બદલવામાં આવ્યા; અને લગભગ એટલા ને એટલાની સંખ્યામાંથી ફેટલાક ઘેર ગયા, ખેતીના કામે લાગ્યા, અને ફેટલાક ધંધામાં જોડાઈ ગયા. ૮૨ સ્ત્રીઓને તેમના ધણી કામ કરતા હોવાથી રજા આપવામાં આવી હતી. જે પરણેલી સ્ત્રીઓના ધણીને કામ હોય છે તેવી સ્ત્રીઓને અમે કામે રાખતા નથી. જધા કામદારોમાંથી માત્ર ૮૦ જણને નીચેના કારણોસર ખુદ્દી રીતે કાઢી મૂકવામાં આવ્યા હતા:-ખરી હાકીકેત ખોટી રીતે રજુ કરવાના કારણે ૫૬; ઇજવણી-ખાતાના હુકમ અનુસાર ૨૦; અને તદ્દન અનિચ્છનીય હોવાથી ૪.

માણસોની પાસે તેમને કહીએ તે કામ કરવાની અમે આશા રાખીએ છીએ. વ્યવસ્થા એવા જાણ્યા પ્રકારના નિયંત્રણમાં આવી ગએલી છે, અને એક વિભાગ બીજા વિભાગની સાથે એટલા જધા માટે પ્રમાણમાં સંકળાયેલો હોય છે કે માણસોને પોતાની મરજીમાં આવે તે પ્રમાણે કરવા દેવાનો વિચાર એક ક્ષણ પણ નબી શકે એમ નથી. સખતમાં સખત ચિસ્ત વગર.

અમે મોટામાં મોટો મુંઝવાડો ઉભો કર્યો હોત, અને મારી તો એવી દૃઢ માન્યતા છે કે ઉલોગોમાં એ સિવાય નહીં થકે જ નહીં. કામનું ઉત્પાદન વધારેમાં વધારે પ્રમાણમાં લેવાનું હોય છે એટલા માટે માણસો રાખવામાં આવે છે, અને તેના બદલામાં તેમને વધારેમાં વધારે પગાર આપવાનો હોય છે. જો દરેક માણસને પોતાની રીત પ્રમાણે જ કામ કરવા દેવામાં આવે તો ઉત્પાદનને સહન કરવું પડે અને તેને અગે પગારને પણ સહન કરવું જ પડે. જે દોષને અમે કહીએ તે પ્રમાણે કામ કરવું પસંદ ન હોય તે ખુશીથી જતો રહી શકે છે. માણસોની પ્રત્યેનું કંપનીનું વર્તન તદ્દન ચોક્કસ અને બિન પક્ષગાતી રાખવામાં આવે છે. એ તો ફોર્મન (મુકાદમ) અને ખાતાના ઉપરીઓ બંનેના લાભને માટે હોય છે કે તેમની હાથ નીચેનાં ખાતાઓમાંથી માણસોને રજા આપવાના બનાવો જેમ અને તેમ જોખા બનવા જોઈએ, જે કામદારને એમ લાગે કે પોતાની પ્રત્યે અન્યાય ભરેલું વર્તન ચલાવવામાં આવેલું છે તેને પોતાની બધી હકીકત સંપૂર્ણ રીતે કહેવાનો અવકાશ મળે છે. અલબત્ત, અન્યાયના પ્રસંગો તો બને જ છે. માણસો પોતાની સાથે કામ કરનારાઓની પ્રત્યે હંમેશાં પ્રામાણિક નજરે નથી જોઈ શકતા. માનવ સ્વભાવની એ ન્યૂતતા અમારા સારા અને બધા ઉદ્દેશોને માટે વારંવાર નડતર મમાન થઈ પડે છે. ફોર્મન (મુકાદમ)ને હંમેશાં એ પ્રથમ વિચાર કંઈ નથી આવતો, અગર તેનો કેટલીક વખતે ગેર ઉપયોગ કરે છે, પરંતુ કંપનીના ઉદ્દેશો તો ઉપર જણાવ્યા તેવા જ છે અને દરેક કામદાર તેને સમજે તેવા દરેક ઉપાયો અમે યોજીએ છીએ.

ગેરહાજર રહેવાના બનાવોમાં ઘણા જ આગ્રહી રહેવાની જરૂર જણાય છે. પોતાને કાંઈ ત્યારે માણસ આવે અને જાણ એમ ન જ હોવું જોઈએ. તેણે રજાને માટે પહેલી ફોર્મનને અરજ કરવી

જોઈએ; પરંતુ ખબર આવ્યા વગર જો ગેરહાજર રહે તો તેના પાછા આવ્યા પછી તેને ગેરહાજર રહેવાનાં કારણોની સંભાળ પૂર્વક તપાસ કરવામાં આવે છે, અને કેટલીક વખત વૈધકીય ખાતા તરફ મોકલી આપવામાં આવે છે. કારણે જો એ ગીત યોગ્ય જણાય તો ફરીથી કામે તેને ચઢવા દેવામાં આવે છે, નહીં તો તેને નોકરીમાંથી રજા જ આપવામાં આવે છે. માણસને નોકરીએ રાખતી વખતે તેનું નામ, તેનું સરનામું, તેની ઉંમર, પરણેલો છે કે કુવારો, કંટલા આશ્રિતો એના ઉપર આધાર રાખનારા છે તે, પહેલાં કોઈ વખત ફોર્ડ મોટર કંપનીમાં કામ કરેલું છે કે કેમ, અને જોવા, સાંભળવાની શક્તિની પરિસ્થિતિ કેવી છે કેવી નહીં-શાં શાં કામ કરેલાં છે તે સંબંધી કંઈ સવાલ પૂછવામાં આવતા નથી. પરંતુ “વધારે સારા લાભ માટેની નોટીસ”-એ પદ્ધતિ અમે સ્વિકારેલી છે. જોથી કરીને કામ ઉપર આવનાર માણસે જો પહેલાં કંઈ પણ ધંધો કર્યો હોય તો તેની નોટીસને અમારા કામે રાખનાર ખાતા ઉપર મોકલાવાય છે. આ રીતે અમારે કોઈ પણ કામના નિબળાતોની જરૂર પડે છે ત્યારે અમે સહેલાઈથી તેમને મેળવી શકીએ છીએ. ઓગરો બનાવનારા અને ધડનારા કામદારો પણ આ રીતે જસ્ટીસી ઊંચી જ આવ્યા મેળવી શકે છે. મારે એક વખત સ્વિસ ધડિયાળ બનાવનાર જોઈતો હતો. કામળામાંથી શોધતે શોધતે તે જડી આવ્યો-તે તે વખતે ડ્રીલ પ્રેસ ચલાવતો હતો. તાપ આપનાર ખાતાને એક વખત એક હોંશિયાર કાયરલ્લિક મૂકનારની જરૂર હતી. તે પણ ઉપર પ્રમાણે જડી આવ્યો હતો, અને તે પણ ડ્રીલ પ્રેસ ઉપર જ કામ કરતો હતો-હાલમાં તે સામાન્ય દેખરેખ રાખનાર ઇન્સ્પેક્ટર તરીકે કામ કરે છે.

અમારા કારખાનામાં અંગત સહવાસ જરૂર હતો નથી. માણસો પોતપોતાનું કામ પરવારી પરવાર્યાં ઘેર ચાલ્યા જાય છે.

કારખાનુ એ કંઈ ચોકતે હગવા મળવાનું દિવાનખાનુ નથી. બધાને બરોબર ન્યાય મળે એ જોવાની અમે ખાસ દરકાર રાખીએ છીએ, તેમજ નવી વ્યક્તિઓને જોડી રીતે આગળ આવી જવાની તક અમે આપતા જ નથી. અમારે ત્યાં એટલા બધા તો ખાતાઓ છે કે અમારા કારખાનાની જગ્યા એ એક જુદી સ્વતંત્ર દુનિયા જેવી જ લાગે છે. તેની અંદર દરેક પ્રકારના મનુષ્યને કંઈ ને કંઈ જગ્યા મળી જ રહે છે.

એક કારખાનાની અંદર ઉત્પાદન થિયા પ્રકારની શક્તિએ, તેમ જ માણસાઈની રીતે, યવા માટે સ્વચ્છતા અને પુષ્કળ પ્રમાણમાં હવા અજવાળાની સગવડ—એ બંનેની ખાસ જરૂર રહે છે. અમાગ સયાઓ અમે બહુ પાસે પાસે ગોઠવીએ છીએ, દરેક કામ ઉપરના માણસને જોઈએ તેટલી જગ્યા ચોક્કસ પ્રમાણમાં અમે આપીએ છીએ. એને બહુ બીડાબીડ થવી ન જોઈએ, કારણ એમ થવાથી એક પ્રકારનો વ્યય નકામો થાય છે તેમજ માથે સાથે એ વાત પણ ખરી છે કે જો તે કામ કરનાર અને તેના સચો જોઈએ તે કરતાં વધુ જગ્યા રોકતો હોય તો તે પણ એક પ્રકારના વ્યય સમાન જ કહેવાય. આ ધોરણને લીધે દુનિયાના બીજા કોઈ પણ કારખાનામાં હશે તેના કરતા અમારા કારખાનાની અંદર સયાઓ વધારે જોડાજોડ ગોઠવેલા હોય છે. કોઈ અગત્યના માણસને તો એકના ઉપર બીજા સંચો ગોઠવ્યો હોય એવો દેખાવ હોય છે, પરંતુ તે બધી ગોઠવણી શાસ્ત્રીય રીતે કરવામાં આવેલી હોય છે. દરેક કામના અનુક્રમ પ્રમાણે ગોઠવણી રાખવામાં આવેલી હોય છે, એટલું જ નહીં, પરંતુ દરેક માણસ અને તેના સચો તેને જોઈતી દરેક ચોક્કસ ધિય જોઈતી જ ચોક્કસ જગ્યા રોકે, અને તેનાથી એક તસ જોઈતી પણ જગ્યા વધારે રોકે નહીં તે પ્રમાણે ગોઠવણી રાખેલી હોય છે. અમારા કારખાનાના મકાનોનો

ઉપયોગ બાગબગીચાના જેવો કરવાની નેમ અમારી નથી હોતી. આ પ્રમાણેની પ્રાસે પાસેની ગોઠવણી વધારેમાં વધારે પ્રમાણુમાં સલામતીઓ અને હવા અજવાળાની જરૂર માગી લે છે.

સંચાઓની સલામતીનો વિષય એ વળી એક જુદો જ વિષય છે. કાંઈ પણ યંત્ર, ગમે તેટલું સારામાં સારું કાર્ય તે આપી શકતું હોય તો પણ, જ્યાં સુધી તેની સલામતીની અમને સંપૂર્ણ ખાતરી ન પડે ત્યાં સુધી અમે તેને સાચા યંત્ર તરીકે લેખતા નથી. અમારી પાસે અમે જેને બિન સહીસલામત ગણીએ એવા યંત્રો જ નથી, છતાં અકસ્માતો તો ત્યાંએ બનતા જ રહેવાના. એટલે એક ખાસ નિષ્ણાત માણસને રોકીને ગમે તેટલો નાજિવો અકસ્માત થયો હોય તો પણ તેનો સંપૂર્ણ તપાસ કરાવવામાં આવે છે, અને ભવિષ્યમાં ફરીથી એવો અકસ્માત બનવા ન પામે તેને માટે એ યંત્રનો પૂરેપૂરો અભ્યાસ પણ કરવામાં છે.

જે વખતે અમે અમારા જીનાં મકાનો તૈયાર કરાવ્યાં તે વખતે હવા અજવાળાની જરૂરિયાત વિશે અત્યારે જેટલું અમે સમજીએ છીએ તેટલું સમજતા ન હતા. પછીનાં અમારા બધાં મકાનોમાં મુખ્ય યાંબલાઓ પોલા રાખવામાં આવેલા છે જે વાટે ખરાબ હવા પગ્પ (શોષક યંત્ર)થી કાઢી નાંખી સારી હવા તેની અંદર અમે દાખલ કરી શકીએ. આખા વર્ષ દરમિયાન દરેક જગ્યાએ એકસરખું હવામાન રહે તેવી તજવીજ કરવામાં આવે છે, અને દિવસના અજવાળામાં બીજા કૃત્રિમ અજવાળાની જરૂર જ ન પડે એ પ્રમાણે પણ ગોઠવણ રાખીએ છીએ. દુકાનોને સાફસુદ્ધ કરવા માટે, બારીયોને ધોવા માટે, અને રંગ બધે તાજે ને તાજે જ રહે તેને માટે, થોડા ને ઘણા કરીને સાતસો માણસો કામે લગાડવામાં આવે છે. કાળા થઈ ગયેલા ખુણાઓને પણ ધોળા રંગી નાંખવામાં આવે છે. સ્વચ્છતા સિવાય શુદ્ધ અને નીતિમય

વાતાવરણની આશા પણ ફેકટ છે. ઉપરચોટીઆ અને તાત્કાલિક સ્વચ્છતા લાગે એવી સ્વચ્છતાથી અમે ચલાવી લેતા જ નથી. કાર્યની પદ્ધતિઓમાં પણ એવી ગમે તેવી પદ્ધતિઓથી અમે ચલાવતા નથી.

કારખાનાની અંદર કામ કરવું જોખમકારક હોવું જ જોખમ એવું કંઈ ખાસ નથી. માણસે જો ધણી સખત મહેનત કરી હોય, અગર ધણા લાંબા કલાકો સુધી કામ કર્યા કર્યું હોય, તો તેની માનસિક પરિસ્થિતિ એવી થઈ જાય છે કે એ કામની અંદર પછી અકસ્માતો થવાને અવકાશ રહે છે. અકસ્માતો અટકાવવાના કામ અંગેના ઉપાયોમાં કોઈ પણ કામ કરનારની ઉપર જણાવી તેવી માનસિક પરિસ્થિતિ થવા ન પામે તે પ્રમાણે કરવાનો એક ઉપાય અમલ્યનો છે, બીજા ઉપાય તરીકે કામ કરનારનું બેદરકારીપણું અટકાવવું તે છે; અને ત્રીજા ઉપાય તરીકે યત્રોની રચના એવા પ્રકારની બનાવાયેલી હોવી જોખમ છે કે તે ગમે તેવા મૂખ માણસના હાથમાં જઈ પડે તો પણ તેને કંઈ પણ અડચણ આવે નહીં. અકસ્માતો થવાનાં મૂખ્ય કારણો નિષ્ણાતોએ નીચે પ્રમાણેનાં ગણાવેલાં છે:—(૧) ખામી બરેલાં તૈયાર કરેલાં મકાનો, (૨) ખામી બરેલાં યંત્રો; (૩) પૂરતી જગ્યાનો અભાવ; (૪) સલામતીઓનો અભાવ; (૫) સ્વચ્છતાનો અભાવ; (૬) અપૂર્ણ અને ખરાબ અજવાળું; (૭) ખરાબ હવા; (૮) અભુકતો પહેરવેશ; (૯) બેદરકારીપણું; (૧૦) અજાણ; (૧૧) માનસિક પરિસ્થિતિ; (૧૨) સહકારનો અભાવ.

(૧), (૨), (૩), (૪), (૬), (૭), (૧૧), (૧૨) નંબરનાં કારણો પરસ્પરેના સંવાદોનો નિવેડો ઝટ આણી થકાય તેમ છે. જોખમ એ તે કરતાં વધારે સખત મહેનત કોઈ પણ કામ કરનાર કરતો નથી. કેટલાક માનસિક પ્રશ્નોની પતાવટ સદ્ગતન કરી શકે તેમ છે, અને બીજા કેટલાક પ્રશ્નોનો નિકાલ સારી રચના આણી શકે તેમ છે, એટલે આપણે માત્ર (૮), (૯), (૧૦) નંબરનાં કારણો માટે સાવધાન રહેવાની જરૂર રહે છે, તેમ જ આપણી

પાસે જે યંત્રો હોય તે એવાં હોવાં જોઈએ કે ગમે તેવા અનધડના હાથમાં જાય તોયે હરકત આવે નહીં. જ્યાં પટાથી કામ લેવામાં આવે છે ત્યાં આ વધારે મૂશ્કેલ થઈ પડે છે. અમારી બધી નવી રચનામાં, દરેક યંત્રને તેની જુદી ઇલેક્ટ્રીક મોટર (વિદ્યુત-ચલિત મોટર) રાખેલી છે, પરંતુ જુની રચનામાં અમારે પટાનો ઉપયોગ કરવો પડતો હતો. દરેક પટાની સલામતી જાળવી રાખવામાં આવેલી છે. આપમેળે લઈ જનાર સાધનો ઉપર પૂરો ગોઠવેલા હોય છે જેથી કોઈ પણ માણસને જોખમ ભરેલી જગ્યા-એથી ઓળંગવું પડે એવું રહેતું નથી. જ્યાં ધાતુઓનાં રજકણો ઉડે છે ત્યાં કામ કરનારને ગોઠવેલ પહેરાવવામાં આવે છે, અને વધારામાં એના યંત્રની આસપાસ જાળી કરી લેવામાં આવે છે જેથી ઊડીને નુકસાન કરવાના પ્રસંગો ઘણા ઓછા થઈ જાય છે. ધીકતી બટ્ટીઓ આસપાસ લોઢાના કંઠરાઓ કરી લેવામાં આવે છે. કોઈ પણ ઠેકાણે યંત્રનો ભાગ ઉધાડો રાખવામાં આવતો નથી કે જેની અંદર પહેરેલા કપડાનો કોઈ ભાગ સપડાઈ જાયઃ બધા એઇફ્સ ચોખ્ખા રાખવામાં આવે છે. ડૂં પ્રેસીસને ચાલુ કરવાની કળા મોટી રાત્રી ટુંગથી રક્ષાએલી હોય છે. એ કળને ચાલુ કરતાં પહેલાં તે ટુંગને ઠાઠી નાંખવી પડે છે, એટલે વગર વિચાર્યે, એમને એમ, યંત્ર ચાલુ થઈ શકે જ નહીં. કામદારો અલુકતાં કપડાંજ પહેરવાના-ગરમડી-માં સપડાઈ જાય એવી ટાઇ, લટકતી બેંચો અને એવો અયોગ્ય પહેરવેશ તેઓ રાખે છે, તેઓની ઉપર જૉસીઝ (નજીકના ઉપરીઓ) ખાસ દેખરેખ રાખે છે, અને ઘણા ખરા ગુન્હેગારોને તેઓ પકડે છે. નવાં યંત્રો ને ગોઠવવા દેતા પહેલાં દરેક રીતે તેની કસોટી કરી જોવામાં આવે છે. આ બધી સાવચેતીઓનાં પગલાંના પરિણામે અમારા કાર-ખાનામાં ભયંકર કહેવા જેવા અકસ્માતો ખાસ કરીને થતા જ નથી.

યાંત્રિક ઉદ્યોગે એક પણ માનવ વ્યક્તિનો ભોગ લેવાની જરૂર નથી.

પ્રકરણ ૮ મું.

વેતન.

ચાલતી આવેલી રીત મુજબ વેપાર ચલાવવામાં બહુ મુશ્કેલી નથી. " મજૂરીના ચાલુ દરો હું આપું છું " એ કહેવું બહુ સહેલું છે. પરંતુ તેના તે માણસને જો એમ કહેવાનું કહેવામાં આવે કે " બીજાની પાસે છે તેના કરતાં વધારે સારું કે વધારે સોંધુ મારી પાસે કંઈ નથી " એવું કહો તો તે તેનાથી તેટલી સહેલાઈથી નહીં કહી શકાય. પેતાના અંતઃકરણથી કોઈ પણ માણસ બનાવનાર એવું નહીં કહી શકે કે સોંધામાં સોંધાં સાધતો ખરીદવા એ જ સારામાં સારી વસ્તુ બનાવવાનો ચોક્કસ રસ્તો છે. જો એમ જ હોય તો શ્રમને ફડચામાં લઈ જવાની, અને મજૂરીના દરમાં કાપકુપ કરવાથી દેશને લાભ છે એ વિગેની, આટલી બધી વાતો આપણે શા માટે સાંભળીએ છીએ ? એ બધી વાતોનો અર્થ તો એ જ ને કે ખરીદ-શક્તિ અને પોતાનું સ્થાનિક બજાર ધટી ગયું છે ? ઉદ્યોગ ધંધાની બ્યવસ્થા જો એટલી બધી અનધડ રીતે ચલી હોય કે તેની સાથે સંબંધ ધરાવતા દરેકે દરેક જણને બદલામાં સાધારણ સારું જિવન જિવી શકવાની તક પણ મળતી ન હોય તો એવા ઉદ્યોગ ધંધાનું શું કામ ? એટલે આ વેતનના પ્રશ્ન જેટલો બીજો કોઈ પણ પ્રશ્ન મહત્વનો નથી. દેશના લગભગ બધા જ મનુષ્યો વેતન ઉપર જ પોતાનો નિભાવ કરે છે. તેમના જિવનની દૃશ્ય, તેમને મળતા વેતનના દર, દેશની આઝાદી સૂચવે છે.

ફોંડના બધા ઉદ્યોગોની અંદર અમે હવે દૈનિક ૭ ડૉલરનો ઓછામાં ઓછો દર રાખેલો છે. પહેલાં પાંચ ડૉલરનો હતો. તે પહેલાં જેટલું આપવું અમને જરૂરી લાગે તેટલું આપતા હતા. વેતનના જુના વખતના બજારના દરને વળગી રહેવું એ હાલની

નીતિની દૃષ્ટિએ ખોટું છે એટલું જ નહીં પરંતુ આધુનિક વ્યાપારની દૃષ્ટિએ પણ તે તેટલું જ ખરાબ અને ખોટું છે.

પ્રથમ, વેતનના પ્રશ્નની અદર ગુચવાયલા સંબંધોના પ્રશ્નનો આપણે વિચાર કરીએ. જે માણસને કામે રાખવામાં આવે છે તેને બાગીદાર તરીકે સાધારણ રીતે સંબોધવામાં આવતો નથી. પરંતુ ખરી રીતે તે બાગીદાર નથી તો બીજું શું છે ? જ્યારે જ્યારે કોઈ એક ધધાની વ્યવસ્થાનું કામ એક માણસ પોતે એકલો કરી શકે એટલો બધો વખત અગર તો મળે તેની પોતાની પાસે હાજલ નથી હોતું ત્યારે ત્યારે તે વ્યવસ્થામાં બાગ લેવાને માટે તેને મદદનીશો શોધવા પડે છે તેવી જ રીતે કોઈ પણ ધધાનું ઉત્પાદન કર્યા જ્યારે કોઈ પણ એક વ્યક્તિના સામર્થ્યની બહારની ચાત થઈ પડે છે ત્યારે તે ઉત્પાદનના કાર્યમાં મદદ કરવા શોધાયા દરેક માણસને પોતાના બાગીદાર તરીકે સ્વિકારતાં તેણે તો માટે અચકાવું જોઈએ ? દરેક ધધો, કે જેમાં એક કરતાં વધારે માણસોની જરૂર પડે છે તે, એક પ્રકારની બાગીદારી સમાન જ છે પોતાના ધધાની અદર જે ક્ષણે તે બીજાની મદદની આગ્રહાર કરે છે, જો કે તેવી મદદ માત્ર એક નાના ઠાકરા તરફથી મળતી હોય તો તે પણ, તેજ ક્ષણે તે પોતાના એક બાગીદારને જ અપનાવી લે છે ધધાનાં મૂળગત સાધનો અને તેને લગતી બીજી બધી ક્રિયાઓને તે બંને એકલો અને સ્વતંત્ર માલિક હોય, પરંતુ સંપૂર્ણ રીતે સ્વતંત્ર તો તે ત્યારે જ કહી શકાય કે જ્યારે તે ધધાની વ્યવસ્થા અને તેનું ઉત્પાદન કાર્ય પણ તે એકલો જ પોતાને હાથે કરતો હોય. જ્યાં સુધી બીજા માણસની મદદની રહેજે પણ અપેક્ષા રહે ત્યાં સુધી કોઈ પણ માણસ સંપૂર્ણ સ્વતંત્રતા ભોગવે છે એમ કહી શકાય નહીં અન્યોન્યાશ્રિત આ સંબંધ છે—જોસ કામદારનો બાગીદાર છે, કામદાર તેના બોસનો

ભાગીદાર છે. વસ્તુસ્થિતિ આ પ્રમાણે હોવાથી, જેમાંથી દાખાએ પણ એમ માની બેસવું કે તે પોતે જ એકલો અનિવાર્ય છે એ બ્યર્થ છે. બન્ને સરખી રીતે અનિવાર્ય છે. એમાંના એક ભાગ, ખીજના ભાગે જ-એટલે કે, છેવટે પોતાના પણ ભાગે જ-સત્તાધારી થવું હોય તો થઈ શકે. મૂડીવાદ અગર શ્રમવાદ પોતપોતાને નોખા નોખા વિભાગો તરીકે ગણે છે એ કેવળ મૂખર્તા બહુ છે. એ બન્ને ભાગીદારો છે. પરંતુ તેમ ન માનતાં જ્યારે તે બન્ને એક ખીજ સામે જેંચતાણુ કરતા હોય છે ત્યારે જે વ્યવસ્થાના તે બન્ને ભાગીદારો છે અને જેમાંથી બન્ને પોતાનો નિભાવ મેળવી શકે છે તે વ્યવસ્થાના મૂળમાં જ તે ધા કરે છે.

પોતાના ધધાને વૃદ્ધિગત કરનાર તરીકે-દરેક કામે રાખનાર માણસમાં તેના જેવા જ ધધાની અંદર બીજો અપાતા હોય તેના કરતાં સારા વેતનના દર આપવાની મહત્વાકાંક્ષા હોવી જોઈએ, અને તે જ પ્રમાણે સામી જાણુએથી કામે રહેનાર માણસમાં આ વસ્તુસ્થિતિ શક્ય બને તેને માટે બધા પ્રયાસો કરવાની મહત્વાકાંક્ષા હોવી જોઈએ. અલબત્ત, દુકાનોની અંદર એવા માણસો જોવામાં આવે છે કે જેઓ એમ માનતા હોય છે કે જે તેઓ પોતાની સારામાં સારી શક્તિઓનો ઉપયોગ કરશે તો તે માત્ર તેને રોકનારને જ લાભ કરી આપશે, પોતાને લાભકારક નિવડવા જરા પણ સંભવ નથી; અને એમ માની શક્તિઓનો ઉપયોગ કરતાં અચકાય છે. ખરેખર, આવી લાગણી અસ્તિત્વ ધરાવે એ બહુ અકસોસજનક છે, પરંતુ તે અસ્તિત્વ ધરાવે જ છે, અને તેનું પણ પૂરતું કારણ છે. કામે રાખનારને પોતાના માણસોને તેમનાથી બનતું બધું કરવા આગ્રહ કરે છે, અને તે જ માણસોને પાછળથી ખજર પડે છે કે તેમના વધારાના પ્રશ્નોનો અડલો તેમને કંઈ જ મળતો નથી, તો તેઓ ચાલે છે તેમનું તેમ

ચાલવા દેવાની હઠશુમા સ્વાભાવિક રીતે જ પડી જાય છે, પરંતુ જો તેઓને પગાર વખતે ખાતરી થાય કે તેમની સખ્ત મહેનત તેમને ફળે છે, વધારે સખ્ત મજુરી એટલે વધારે ઉંચો પગાર, એ વાતની જો તેમને સાબિતી મળી રહે છે, તો તેઓ એવું જાણવાની વૃત્તિ સેવે છે કે તેઓ પણ આ ધંધાના એક અંગરૂપજ છે. અને તેની સફળતા તેમના ઉપરજ અવલંબે છે; પોતાની સફળતા પણ સાથે સાથે તેના ઉપરજ આધાર રાખતી હોય છે.

“કામે રાખનારે શો પગાર આપવો જોઈએ ?” “કામે રહેનારે માણસને શું મળવું જોઈએ ?” એ તફાવત ગૌણ પ્રશ્ન છે. મૂખ્ય પ્રશ્ન એ છે કે “ધંધો ફેટલું ખમી શકે એમ છે ?” ખરેખર, કોઈપણ ધંધો તેની આવકની હદ ઓળંગી જાય એટલો ખર્ચાળ બનેતો હોય તો તે નબી શકે નહીં. કોઈ પણ કુવામાંથી તેની અંદર આવતી રહેતી પાણીની આવકના પ્રમાણ ઉપરાંત વધારે પ્રમાણમાં જઘ્દીધી પંપ વાટે પાણી બહાર ખેંચી લેવામાં આવે તો તે કુવો સૂકો જ થઈ જાય, અને તેમ થતાં તેના પાણી ઉપર આધાર રાખનાર બધાજ પણ તરસે મરે. જો કદાચ તેઓ એવો ખ્યાલ કરે કે એક કુવો સુકાતાં બીજા ઉપર કામ અજમાવી શકાય એમ છે, તો એ રીતે તો એવા બધાથે કુવાઓ ખાલી થઈ જવામાં પછી તો માત્ર સમયનોજ સવાલ બાકી રહે. આધુનિક સમયમાં ન્યાયપૂર્વક બહેંચી શકાય એવાં પારિતોષિકો માટે વિરૂદ્ધ પ્રમાણમાં માગણી થયા કરે છે. પરંતુ એવાં પારિતોષિકોને પણ હદ હોવી જોઈએ, એ વાત ભૂલી જવાવી જોઈએ નહીં. ધંધો જ તે હદ નક્કી કરી રાખે છે. જે ધંધામાં તમને સરવાળે એક લાખ ડૉલર મળતા હોય તેમાંથી દોઢ લાખ ડૉલર તમે વહેંચી શકો જ નહીં. એટલે ધંધો મજુરીના દરની હદ નક્કી કરે છે, એ વાત ખરી છે. પરંતુ ધંધાની પોતાની હદ ચાથી નકકી થાય છે તે જાણવું જોઈએ.

ને ? તો તેનો જવાબ એટલો જ છે કે જુના અને ખરાબ ચીલાઓને વળગી રહેવાથી જ ધંધો પોતાની હદ બાંધી લે છે, નક્કી કરે છે.]

માણસો “ કામે રાખનારે આમ અને આવું કરવું જોઈએ ” એવું કહેવાને બદલે જો એમ કહે કે “ ધંધાને એવો ઉત્તેજિત અને વ્યવસ્થિત રાખવો જોઈએ કે આમ અને આવું કરવાનું બની શકે ” તો તે કંઈ લેખે ગણાય. કારણ ઉંચકે તો ધંધો જ મજૂરીના દર આપનારો છે. ધંધાની સ્થિતિ મંજૂર કરે નહીં ત્યાં સુધી કામે રાખનાર માણસ જાતે કંઈ જ આપી શકે નહીં. પરંતુ જો ધંધાની સ્થિતિ ઉંચા પ્રકારના દરો આપી શકે એવી હોય, અને છતાં પણ કામે રાખનાર માલિક તે પ્રમાણે કરવા ના પાડતો હોય, તો શું કરવું ? સામાન્ય નિયમ પ્રમાણે ધંધો એટલે ધણા મનુષ્યોના સમૂહનો જિવન વ્યવસાય, જે ધંધાને અર્થે ધણા માણસોએ પોતાની મહેનત અર્પેલી છે, અને જેને પોતાના ઉપયોગના ક્ષેત્ર તરીકે તેમ જ જિવનના નિર્વાહના સાધન તરીકે સ્વિકારેલ છે, તે ધંધાને મૂતપ્રાપ્ય થવા દેવો. અગર કરવો એ ખરેખર ગુનાહિત કામ છે. હડતાળ અગર કામકાજ બંધ કરી ચાલ્યા જવાનો રસ્તો સ્વિકારી ધંધાને શુંગળાવી નાંખવો એ કામ પણ પ્રકારે તે ધંધાને મદદકર્તા થઈ પડે તેમ નથી. કામદારોને જો જો કરી “ તેઓને હું કેટલા થોડા પ્રમાણમાં મજૂરીના દર લેવાની ફરજ પાડી શકું છું ? ” એવો પ્રશ્ન પૂછ પૂછ કરવાથી માલિક કંઈ લાભી જાય એમ નથી; તેવી જ રીતે કામદાર પણ “ હું મારા માલિકને કેટલા બધા વધારે પ્રમાણમાં મજૂરીના દર આપવાની ફરજ પાડી શકું છું ? ” એવો તુમાખીભર્યો પ્રશ્ન પૂછ પૂછ કરે તો તેમાં તેને પણ કંઈ જ લાભ નથી. ઉંચકે તો બન્નેએ ધંધાની સમક્ષ જઈ પૂછવું જ પડશે કે “ આ ઉર્લાગ સહીસલામત અને નફાકરક કેવી રીતે બનાવી

ચકાય કે જેથી તેમાં રોકાયલા આંપણું દરેકને કાયમનો અને સાધારણ સુધક એવો જિવન નિર્વાહ મળી શકે ?

પરંતુ બધા માલિકો અગર બધા જ કામદારો આવી સીધી રીતે વિચાર કરે એ જનતું નથી. ટુંકી દૃષ્ટિથી કામ લેવાની આપણને જે ટેવ પડી ગઈ હોય છે તેને મટાડવી બહુ મુશ્કેલ છે. ત્યારે શું થઈ શકે ? કશું નહીં. કોઈ પણ પ્રકારના નિયમો અગર કાયદાઓ આમાં જોડતો ફરફાર આણી શકવાને સમર્થ નથી. પરંતુ બુદ્ધિ-પ્રેરિત અને ઊજળો દીસતો સ્વાર્થ કદાચ તેમ કરી શકે, જે કે એવી બુદ્ધિમત્તા ફેલાતા ફેટલોક સમય લાગે છે. પરંતુ તે ફેલાવાની તો ખરી જ, કારણ કે જ ધંધામાં માલિક અને નોકર સેવાના જ ધ્યેયને દષ્ટિમાં રાખી કામ કરે છે તે ધંધો ખીલી નિકળ્યા સિવાય રહેતો જ નથી.

ત્યારે જિંયા દર એટલે શું ?

આપણે જિંયા દર એટલે દસ મહિના અગર દસ વર્ષ અગાઉ જે દર અપાતા હોય તેના કરતાં કંઈક વધારે દર આપવો તે-એવું સમજીએ છીએ. જે દર આપવો જોઈએ તેના કરતાં વધારે દર આપવો તે-એવું સમજતા નથી. આજના આપણા જિંયા કહેવાતા દર દસ વર્ષ પછીથી કદાચ નીચા પણ ગણાય.

જો કોઈ ધંધાના વ્યવસ્થાપકને માટે તે વધારે મોટા પ્રમાણમાં વ્યાજ વહેંચી શકે એવો પ્રયત્ન કરવાનું વ્યાજખી ગણાય, તો કામદારોને વધારે જિંયા દર આપી ચકાય એવો પ્રયત્ન કરવાનું પણ તેટલું જ વ્યાજખી છે. પરંતુ ધંધાનો વ્યવસ્થાપક ખરી રીતે જિંયા દર આપતો નથી. અલગત, જે તે આપી શકે એમ હોય, છતાં ન આપે, તો તે ઠપકાને પાત્ર છે. પરંતુ એ એકલો જિંયા દર આપવાનું શક્ય બનાવવાને માટે અસમર્થ છે. જ્યાં સુધી

કામદાર જાતે જિંયા દર મેળવી શકે એમ ન હોય ત્યાં સુધી જિંયા દર આપી શકાય નહીં. તેઓની મજુરી એ એમાં ખાસ ઉત્પાદક અંગ છે; તે માત્ર એકલું જ ઉત્પાદક અંગ નથી. અયોગ્ય અગર હલકા પ્રકારની વ્યવસ્થા મજુરીનો અને સાધનનો નકામો વ્યય કરે છે, અને મજુરીના બધા પ્રયત્નોની અસરને બૂંસી નાંખે છે. તેવી જ રીતે અસ્તવ્યસ્ત પ્રકારની મજુરી પણ સારી વ્યવસ્થાનાં પરિણામેને યે બૂંસી નાંખે છે. પરંતુ આવડતવાળી વ્યવસ્થા અને પ્રામાણિક મજુરીના સંયોગથી ઉભી થએલી ભાગીદારીમાં કામ કરનાર પોતે જ જિંયા દરો આપવાનું શક્ય બનાવે છે. તે પોતાની શક્તિ અને હોશિયારીને તેમાં પૂરેપૂરી રીતે રોકી દે છે, અને જો એ ખરા દીલથી અને અંતઃકરણ પૂર્વક થયું હોય તો તેનો બદલો જિંયા દરોથી મેળવવાને તે યાત્ર યાત્ર છે. તે મેળવવા માટેની તેણે લાયકાત બતાવી છે એટલું જ નહીં પરંતુ તે ઉત્પન્ન કરવામાં પણ તેણે પોતાનો ઘણો મોટો ભાગ અર્પણ કરેલો કરેલો છે.

તોયે એટલું સ્પષ્ટ થવાની જરૂર છે કે જિંયા દર નાનામાં નાની દુકાનમાંથી સર માય છે. જો તે ત્યાં ઉત્પન્ન થતો ન હોત તો તે પગારનાં પરિબિંદ્યામાં સામેલ થઈ શક્યો ન હોત. કામની જરૂરિયાત બિલકુલ નાબુદ થઈ ગય એવી પદ્ધતિ કદી પણ શોધી શકાવાની નથી. કુદરત જ ના પાડે છે. હાથ અને મગજ નિરુદ્ધ રહેવાને માટે આપણને અપાયલાં જ નથી કામ એ આપણું હાથપણ છે, આપણું સ્વમાન છે, આપણી મુક્તિનું સાધન છે. એકે રીતે તે આપણને શ્રાપ સમાન નથી નિવડતું, ઉલટું મોટામાં મોટા આશિર્વાદ સમાન તે બની રહે છે. માત્ર પ્રમાણિક પ્રકારના કામમાંથી જ સામાજિક ન્યાય અન્યાયની ચોક્કસ લાવનાઓ વહે છે. જે માણસ કામનાં કાળાની અંદર વધારે ભરે છે. પોતાનો વધારે દિરસો આપે છે તેને તેમાંથી વધારે મળતું પણ જોઈએ.

એટલે મજૂરીના દરની બાવનામાં દાનનું તરત જરાયે સમાયકું નથી. જે કામદાર જે ધંધામાં રોકાયેલો હોય તેમાં પોતાનામાં જે મારામાં સારું હોય તે બધું અર્પણ કરે છે તે જ સારામાં સારો કામદાર ગણી શકાય. અને પોતે જે અર્પણ કરે છે તેની યોગ્ય કદર ન થતી રહે તો પણ તે પ્રમાણે ને તે પ્રમાણે લાંબા વખત સુધી ક્યાં જ કરશે એ ધારવું વધારા પડતું છે. જે માણસ પોતાનું દૈનિક કામ એવી લાગણીથી કરે છે કે પોતે ગમે તેટલું પોતાનું અર્પણે તો પણ પોતાની જરૂરિયાત ઉપરાંત વધારે બદલામાં તેને કંઈ જ મળવાનું નથી તો તે પોતાનું કામ મથાથ રીતે કરી શકશે જ નહીં. હંમેશાં ચિંતાતુર અને શોક ઋરત તે રચાઈ છે, અને તેને લઈને તેવા કામને પણ ખમવું પડે છે.

પરંતુ જે તેને એમ લાગે કે પોતાની બૂખ મટાડવા ઉપરાંત તેનું કામ તેના કુટુંબનાં માણસોને જીવનની કેટલીક સગવડો અને મોજાં માણવાને સારું તક ઉભી કરી આપી શકે એમ છે તો તે કામ કરવું તેને ધણું જ સરસ લાગે છે, અને તેની અંદર આપ-મેળે પોતાની સારામાં સારી શક્તિ વાપરવાને તે ઉત્સુક બને છે. આ તેને પોતાને તેમજ તેના ધંધાને-બંનેને-માટે લાભકારક છે. પોતાના નિત્યના કામમાંથી જે માણસને કંઈ ચોક્કસ પ્રકારનો સંતોષ મળતો નથી તે પોતાના પગારનો સારામાં સારો ભાગ ખુએ છે એમ જ મમજવું.

કરણ નિત્યનું કામ એ ખરેખર મહાન વસ્તુ છે. સમગ્ર બૂ મંડળનો આધાર તેના ઉપર રહેલો છે. આપણા સ્વમાનનો પણ તે પાયો છે. અને માલિકે તો પોતાના કાષ્ઠપણ નોકર કરતાં હંમેશાં વધારે મહેનતનું કામ કરતા રહેવું જોઈએ. દુનિયામાં જે કાષ્ઠપણ માલિક ગંભીરપણે પોતાની કરજો બજાવવાના પ્રયત્નો કરતો હશે

તો તે હંમેશાં સખત મહેનત કરનારો જ હોવો જોઈએ. તે કદી એમ નહીં કહે કે “મારે માટે આટલા બધા માણસો કામ કરી રહ્યાં છે.” ખરી હકીકત એમાં એવી છે કે એટલા બધા હજારો માણસો તેની પાસેથી પોતાને માટે કામ કરાવે છે—અને જેટલા પ્રમાણમાં વધારે સારું કામ તેઓ કરે છે તેટલા પ્રમાણમાં તેઓ તેને (માલિકને) વધારે ઉચ્ચ રાખે છે. મજૂરીના દરો અને પગારો ચોક્કસ રકમોમાં અપાઈ ચકાય છે, અને તે એમ જ હોવું જોઈએ, કારણ અંકિડાનું ધોરણ તો આપણી પાસે કંઈ હોવું જ જોઈએ. મજૂરીના દરો અને પગારો નફામાં પહેલેથી નક્કી કરી રખાયેલી ભાગીદારીના એક પ્રકારનું સાધન છે; પરંતુ વર્ષની આખરે, સરવાળો જોતાં, કેટલીક વખત એમ માણુમ પડે છે કે આખીએ છીએ તેના કરતાં વધારે દર આપી ચકાયા હોત; આવે વખતે વધારે અપાવું જ જોઈએ. જ્યારે આપણે બધા બેગા મળી ધંધો કરીએ છીએ, ત્યારે તેમાંથી નિષ્ફળતા નફાની અંદર દરેકનો કંઈ ને કંઈ ભાગ હોવો જ જોઈએ—કા તો સારા જિંદગી દરને બાને, પગારને બાને, અગર કંઈ વળતરને બાને. આ વાતનો હાલ બધે સ્વિકાર થતો જોવામાં આવે છે.

હમણાં હમણાં ધંધાની અંદર જડ બાબતના જેટલું જ વેતન બાબતને મહત્ત્વ આપવાની જરૂર છે એવી ચોક્કસ પ્રકારની ખૂમો આપણે સાંભળીએ છીએ. અને એ પ્રમાણે થવું પણ રહે છે. સવાલ માત્ર એ જ રહે છે કે એ ફેરફાર કહાપણુ ભરી રીતે થાય છે કે કેમ ? જે જડ બાબત અત્યારે આપણો નિભાવ કરી રહી છે તેને ઉપયોગમાં લઈને કરવામાં આવે છે, કે પછી ગેરકહાપણુ ભરી રીતે પાછલાં બધાં વર્ષોનાં કામોનો લાભ ઉઠાવવો બાબતે રાખીને કરવામાં આવે છે, તે જ જોવાનું રહે છે. વેપાર ઉદ્યોગ આપણું રાષ્ટ્રીય સર્વ દેખાડે છે, આપણી આર્થિક પ્રગતિનું પ્રતિબિંબ પાડે છે, અને બીજા રાષ્ટ્રોની વચ્ચેનું આપણું સ્થાન નક્કી કરે છે. આ

વસ્તુરિચિતિને લયમાં આણી મૂકવાની અમારી મરજી નથી. ધંધાની અંદર માનવતત્ત્વ જે રોકાય છે તેનો વધારે સારી રીતે અંગિકાર થાય તે જોવાની અમારી ખાસ નેમ છે; અને ખરેખર પ્રચલિત વ્યવસ્થામાં કોઈ પણ પ્રકારનું ભંગાણુ પાડ્યા સિવાય, કોઈને પણ નુકશાનમાં ઉતાર્યા સિવાય, ઉલ્લટ દરેક માનવ-વ્યક્તિને વધુ લાભ-દાયક થઈ પડે તેવી પરિસ્થિતિ ઉભી કરી શકાય એમ છે. એ બધાનું રહસ્ય મનુષ્યોની ભાગીદારીના સિદ્ધાંતના સ્વિકારની અંદર રહેલું છે જ્યાં સુધી દરેક મનુષ્ય પોતે બધી રીતે સંપૂર્ણ નથી જ્યાં સુધી તેને પોતાના કોઈ પણ કાર્યની અંદર ખીજ વ્યક્તિની મદદની અપેક્ષા રહે છે, ત્યાં સુધી ભાગીદારીના ક્ષેત્રની જરૂરિતા ઉભી રહેવાની જ.

મજુરીના દરના પ્રશ્નની અંદર આ મુળભૂત સત્યો છે. મજુરીના દરો તે ભાગીદારોની વહેંચણીઓ સમાન છે

મજુરીનો દર યોગ્ય છે એમ ક્યારે ગણી શકાય ? કામમાંથી કેટલા ભાગના જિવન વહનની મર્યાદા યોગ્ય રીતે બાંધી શકાય ? દર શું કરે છે અને તેણે શું કરવું જોઈએ, એ વિષે તમે કદી વિચાર કર્યો છે ખરો ? તેણે જિવન વહનનો ખર્ચ પૂરો પાડવો એમ કહેવું તે લગભગ કંઈ જ કલા ખરોખર નથી. ઉત્પાદન અને તેને લાવલક્ષ્ય કરવાના સાધનોની યોગ્યતા ઉપર નિર્વાહનો ખર્ચનો મોટો ભાગે આધાર રહે છે અને આ બાબતોની યોગ્યતા તેનો વહિવટ અને કાર્ય કરનારાઓની યોગ્યતાના સરનાળા રૂપે છે. સુવ્યવસ્થિત સારું કામ જોયા દરો અને નીચા નિભાવ-ખર્ચની અંદર પરિણમવું જોઈએ. જે જોયા દરોની વ્યવસ્થા નિભાવ-ખર્ચ ઉપરજ ગોઠવવાનો આપણે પ્રયત્ન કરીશું તો આપણે કંઈ જ કરી શકીશું નહીં. જિવન નિર્વાહનો ખર્ચ એ એક પરિણામ છે, અને જે

તરવો એ પરિણામ ઉપજવવામાં મહાયશ્રૂત થાય છે તે તરવોમાં
જો આપણે ફેરફાર કરીશું તો તે પરિણામને એકસરખું રિથર
આપણે રાખી શકીશું નહીં. જ્યારે આપણે નિભાવના ખર્ચના
પ્રમાણમાં મજૂરીના દરોની ગોઠવણી રાખવા મધીએ છીએ ત્યારે
આપણે કુતરો પોતાની પૂંછડી પકડ્યા દોડતો હોય એવી રિથતિનું
અનુકરણ કરતા હોઈએ એવું લાગે છે. જે નિભાવ ખર્ચનો
અદ્યજ કાઢવા બેસીએ તે કેવા પ્રકારના જિવન નિર્વાહને સામાન્ય
ધોરણ તરીકે સ્વીકારી કાઢવો તેવું ચોક્કસપણે કહેવાને કાણ
અધિકારી છે ? એટલે આપણે આપણા દષ્ટિબિંદુને વિસ્તારવો
જોઈએ અને જોતું જોઈએ કે કામ કરનારાઓ અને તેમને મળતા
મજૂરીના દરની વચ્ચે શો સંબંધ છે, અને કેવા પ્રકારનો સંબંધ
હોવો જોઈએ.

દુકાનની બહાર મજૂરીના દરમાં મજૂરનાં બધાં જાણોનો
સમન્વય કરવામાં આવે છે; દુકાનની અંદર મજૂરીના દરમાં
મજૂરની સેવા અને વ્યવસ્થાને માટે જે કંઈ કરવાનું હોય છે તેનો
સમન્વય કરવામાં આવે છે. દિવસનું ઉત્પાદક કાર્ય એજ આજ
સુધીમાં પ્રાપ્ત થએલી ધનની કિંમતીમાં કિંમતી આણુ છે.
ખરેખર, કામ કરનારનાં બહારનાં બધાં જાણોનો તેની અંદર
સમાવેશ થવો જોઈએ. અને સાથે સાથે દિવસ અસ્ત થતાં, કામ
કરવાનું અશક્ય બનતાં, કામ કરનારની આતર-બરદારીને માટે
પણ તેની અંદર જોગવાઈ થએલી હોવી જોઈએ. અને જો આટલું
પણ કરવામાં આવે તો ઉલોગની અવસ્થાઓની ઉત્પાદન, વહેં-
ચણી અને વિનિમયના ક્રમ મુજબ ગોઠવણી કરવી પડશે, જેથી
ઉત્પાદનના કામમાં મહાય કરનાર મનુષ્યોનાં ધજવાનાં કાણાં બધ
થશે. બહા માલિકોની મહેરબાની તેમજ સ્વાર્થ માલિકોની ખશ-
મરજી-બનેથી સ્વતંત્ર એવા પ્રકારની પદ્ધતિને અસ્તિત્વમાં આણવી

હોય તો આપણા પ્રત્યક્ષ જિવન વહનની નકકર હકીકતો ઉપર આપણે આધાર રાખવો પડશે.

ધઉંનો ભાવ એક યુથલનો એક ડૉલર હોય તે વખતે તેના ઉત્પાદનની અંદર દૈનિક મજુરીમાં જે મહેનત આપણે કરવી પડે છે તેટલી જ મહેનત તેના ઉત્પાદનની અંદર તેના ભાવ જમારે એક યુથલના ૨૫૦ ડૉલર હોય તે વખતે પણ કરવી પડે છે. છડાનો ભાવ ડઝનના બાર સેન્ટનો હોય, કે ડઝનના નેણ સેન્ટનો હોય, પરંતુ માણસને પોતાના દિવસના ઉત્પાદનના કાર્યની અંદર તેને માટે જે શક્તિ વાપરવી પડે છે તેમાં શો તફાવત આથી પડે છે ?

એકલી એ મનુષ્ય વ્યક્તિનો જ વિચાર કરવાનો હોય તો તેના નિભાવનો ખર્ચ અને તેને મળવો જોઈતો નફો એ બેનો ખર્ચ એસાડવો ધણો સહેલો થઈ જાય એવું છે. પરંતુ તે માત્ર એક વ્યક્તિ જ નથી. તે એક ચહેરી પણ છે, અને આખી પ્રજાની આબાદીમાં તેનો હિસ્સો છે. તે એક ગૃહસ્થાશ્રમી પણ છે. ઊંચા છોકરાંવાળો તે એક પિતા છે, જેમને આમળ ઉપર જાપરોગી થઈ પડે તેવી રીતે ઉછેરવાનાં હોય છે, જેનો આધાર તે કેટલું કમાય છે તેના ઉપર જ અવલંબેલો હોય છે. આ બધી બાબતોનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ. પરંતુ તેના દૈનિક કામકાજની અંદર તેના ધરના હિસ્સાનો આંકડો આપણે કેવી રીતે નક્કી કરવો ? માણસ કામ કરે છે તેને માટે ગમે તેને પગાર આપો છે, પરંતુ એ કામની અંદર એના ધરનો હિસ્સો કેવો અને કેટલો મળી શકાય ? તેના ચહેરીપણનો પણ હિસ્સો કેટલો મળવો ? પિતા તરીકેની સ્થિતિનો હિસ્સો પણ કેટલો ? દુકાનમાં માણસ એકલો કામ કરે છે, તેની પત્ની તેના ધરની અંદર કામ કરે છે. દુકાને

એ બંનેને પોપવા ભોષાએ એવી સાધારણ માન્યતા છે. પરંતુ એમ હોય તો આંકડાની કંઈ ગણતરી-પદ્ધતિ અનુસાર તે માણસના દિવસના કામકાજના પમારપત્રકના કયા એકાદ આનામાં તેના ધરને જોડવી શકાય ? માણસના પોતાના એકલાના નિભાવને જ ખર્ચમાં ગણવાનું છે ? અને ધર અને કુટુંબ હોવાની તેની શક્તિને નફા તરીકે ગણવાની છે ? દિવસના કામમાંથી નિપજતો નફો રોકક નાણાના આધારે ગણવાનો છે ? અને પોતાની અને પોતાના કુટુંબની જરૂરિયાતો સંતોષાયા પછી જે બાકી રહે તે રકમના પ્રમાણમાં તે ગણવાનો છે ? અગર આ બધા સંબંધો ખર્ચના કોઠામાં ગણવાના અને નફાની બાબત એ બધાની બહારની વિગતો ઉપરથી ગણવાની છે ? એટલે કે, પોતાનો અને પોતાના કુટુંબનો નિભાવ કયાં પછી, વસ્ત્રાદિ પુરાં પાડ્યાં પછી, ધરની ભોગવાઈ કરી આપ્યા પછી, જિવનના દરજ્જાના મોભાને લગતા ખાસ હક્કોનો પણ પ્રખંધ કયાં પછી, કંઈક વધારાની જેને ખચત નફા તરીકે ગણી શકાય, તેની ભોગવાઈ સખવી ભોષાએ શું ? અને આ ગણાવી તે બધી બાબતો દિવસના કામકાજનો દર નક્કી કરવામાં યોગ્ય રીતે સમાવાઈ શકાય ખરી ? હું માનું છું કે તે બધાનો યોગ્ય રીતે સમાવેશ થઈ શકે. નહીં તો આપણી સંસ્કૃતિનાં નાનાં નાનાં છોકરાં અને તેમની માતાઓને ધરની બહાર કામકાજ કરવાની ફરજ પાડતી કૂર અને બેઝોગ અવસ્થા ઉભી થયા વગર રહે નહીં.

આ બધા સવાલોનો નિર્ણય ઘણી ચાંકકસ ગણતરી અને અણીશુદ્ધ અન્વેષણ કરવાની તૈયારી હોય તો જ થઈ શકે એમ છે. દરેકના દૈનિક કાર્યની સાથે બીજાં કેટલાંયે ત્રણોનો ભાર સંકળાયેલો છે તેનું જ્યારે આપણને યાન થાય છે ત્યારે આપણા આર્થિક જિવનને લગતી એ બાબત આપણને સૌ કરતાં વધુ આશ્ચર્ય ઉપજાવે છે.

દૈનિક કામ મનુષ્યમાંથી કેટલી શક્તિ ખેંચી લે છે તેનો કદાચ ધણા જ ચૌકકસ પ્રમાણમાં નિર્ણય કરી શકાય. પરંતુ ખીજ દિવસના શ્રમને માટે તેમાંથી તેને પાછી કેટલી શક્તિ અર્પવી પડશે તેનો નિર્ણય કદી પણ ચૌકકસ પ્રમાણમાં થઈ શકે એમ નથી. તેમ એ પહેલે દિવસે વપરાએલી શક્તિમાંથી કેટલી શક્તિ એવી હશે કે જે પાછી કોષપણુ પ્રકારે, કોષપણુ સ્વરૂપમાં, મેળવી શકાય એવી હશે જ નહીં, તેનો પણ ચૌકકસ નિર્ણય થઈ શકે એમ નથી. કામ કરનારની શક્તિના બદલામાં યોજી શકાય એવું કોષપણુ બળ, કુબળતા ફંડની વ્યવસ્થા તરીકે, અત્યાર સુધીમાં અર્થશાસ્ત્રે શોધી કાઢ્યું નથી. વૃદ્ધાવસ્થામાં અપાતાં પેન્શનોના રૂપમાં એક પ્રકારના કુબળતા ફંડની યોજના શક્ય છે. પરંતુ પેન્શનોની વ્યવસ્થા, જાત-મહેનત કરનારને જે સ્વાભાવિક દુર્દશા કે અધમાવસ્થા સહન કરવી પડે છે, જે પોતાની શારિરિક શક્તિઓનો વ્યય કરી નાંખવો પડે છે, અને આખાં જિવનને નબાવવાને માટે હંમેશનો તેણે જે શ્રમનો ખોળે ઉઠાવવો પડે છે તેના પ્રમાણમાં, અમર તેના બદલા રૂપે, જે વાર્ષિક નફો તેને આપવો જોઈએ, તે આપતી નથી હોતી.

આજ સુધીમાં મજૂરીના સારામાં સારા દરો જે આપવામાં આવેલા છે તે ખરી રીતે જેટલા ઊંચા અપાવા જોઈએ તેટલા પ્રમાણમાં અપાયા નથી. ધંધો હજી જોઈએ તેટલી સારી રીતે વ્યવસ્થિત દશામાં ચૂકાયેલો નથી, અને તેની નેમો પણ જોઈએ તેટલી સ્પષ્ટ નથી, કે જેથી જે દરો આપવા જોઈએ તેનાથી સેજ પણ વધારે આપવાનું શક્ય બને. આપણી સમક્ષ જે કાર્ય પડ્યું છે તેમાં આ પ્રશ્નનો સમાવેશ થઈ જાય છે. મજૂરીના આ દરની પદ્ધતિનો સમૂળગો નાશ કરીને, સર્વ સામાન્ય માલિકિની પદ્ધતિનો તેને બદલે અંગિકાર કરી લેવાથી જ, આ પ્રશ્નનો કંઈ ઊકેલ આવી જાય એમ નથી. ઉત્પાદનના કાર્યમાં જેનો જેટલો ફાળો તેના

પ્રમાણમાં તેને બદલો આપવાનું ફક્ત આ એક જ દરની પદ્ધતિની અંદર શક્ય છે. એ દરના માપનું પ્રમાણ તેમાંથી ઉઠાવી લે અને તમને બધે, ચારે પાસ, અન્યાય અન્યાય જણાશે. બીજી પાસ, તે પદ્ધતિમાંની ત્રુટીઓને સાંધી તેને સંપૂર્ણ બનાવો અને તેમાંથી તમે કદાચ સાર્વાત્રિક ન્યાયનો ઉદ્ભવ જોઈ શકશો.

વર્ષોના અનુભવ પછી મજૂરીના દર સંબંધી હું બહુ શીખ્યો છું. મારી એ પ્રથમ માન્યતા છે કે, બીજી બધી બાબતોના વિચાર બાબતે રાખીએ તો પણ, આપણા પોતાનાં વેચાણો, કેટલેક દરજ્જે, આપણે જે દરો આપીએ છીએ તેના ઉપર આધાર રાખતાં હોય છે. જો આપણે હિંચા દરો આપી શકીએ તો તે વધારાના પૈસા મને તે રીતે ખર્ચાવાના તો જરૂર છે જ, અને, એ રીતે બીજી દીધામાં કામ કરનારા મજૂરો, કારખાનાવાળાઓ, અને દુકાનદારોને આબાદી પ્રાપ્ત થતી રહેશે, અને તેઓની આબાદી વળી આપણાં વેચાણોની અંદર ફીસી આવ્યા વગર રહેશે નહીં. દેશભરમાં પ્રવર્તતા હિંચા દરો દેશ સમસ્તની આર્થિક આબાદી સુચવે છે-જો કે તેવા હિંચા દરો વધારે સારા ઉત્પાદનના કાર્યને અંગે જ અપાયલા હોવા જોઈએ. મજૂરીના દરો હિંચા આપી ઉત્પાદનનું ધોરણ દલકું રાખવું તેનો અર્થ માત્ર ધંધાની વલણને મંદી તરફ ખસડી જવો એ જ થાય.

મજૂરીના દરોના પ્રશ્ન સંબંધનું અમારું વલણ બંધાવાને અમને ધણો વખત લાગ્યો, અને "મોડેલ-ટી" નામની ગાડી તૈયાર કર્યા પછી જ દરો કેટલા હોવા જોઈએ તેટલા નહોતો. આંકડો સંજ્ઞાજ નહોતો કરવા અમે શક્તિમાન થયા હતા. તે પહેલાં દર વર્ષે નફામાં, ભાગીદારીના સિદ્ધાન્ત પ્રમાણે, અમે અમારી કમાઈના અમુક ટકા અમારા કામદારો સાથે, કેટલાંક વર્ષો સુધી, વહેંચી લેતા હતા. દાખલા તરીકે, હેક ઈ. સ. ૧૯૦૬ ની અંદર

અમે, નોકરી કરતાં યંત્રેલાં વર્ષોના આધાર પ્રમાણે, એંશી હજાર ડોલર અમારા કામદારોની અંદર વહેંચ્યા હતા. એક વર્ષની નોકરી વાળા માણસને આ રીતે તેના વાર્ષિક દરની રકમના પાંચ ટકા જેટલી રકમ મળી હતી; બે વર્ષની નોકરીવાળાને સાડાસાત ટકા જેટલી; અને ત્રણ વર્ષની નોકરીવાળાને દસ ટકા જેટલી રકમ મળી હતી. એ યોજના સામે દલીલ એ ધરવામાં આવતી હતી કે દૈનિક કામના સાથે આ યોજનાને કંઈ પણ સંબંધ હતો નહીં. પોતે કામ કર્યાને ઘણો લાંબો સમય ચલુ ગયા પછી તેને જે હિસ્સો મળવાનો તે મળે છે, પરંતુ તે છેવટે ભેટ કે ધનામના સ્વરૂપમાં જ મળે છે. મલુરીના દરને દાન-ધર્માદાની ભાવનાથી અંકીત કરવામાં આવે છે તે ઘણી કમનસીબીની વાત છે.

તે વખતે પણ દરનો અને કામનો સાચીય સુમેળ સધાયો ન હતો “ અ ” કામના કરનારને એક દર મળતો, અને “ બ ” કામના કરનારને તેનાથી બે વડે દર મળતો, બે કે ખરેખરી રીતે “ અ ” કામ કરનારાની અંદર “ બ ” કામ કરનારાના કરતાં વધારે હોંશિયારી અને મહેનતની આવશ્યકતા રહેતી. જ્યાં મુધી માલિક અને કામદાર એવું બંને નહીં કે જે મલુરીનો દર આપ વાંગ આવે છે તે માત્ર અટકળે જ નક્કી કરવામાં આવેલો નથી. પરંતુ કંઈક વધારે સારી સમજણ પૂર્વક નક્કી કરવામાં આવેલો છે ત્યાંમુધી એ દરોનો અંદર ઘણી અસમાનતા રહી ગએલી લાગ્યા જ કરવાની. તેથી કરીને ઇ. સ. ૧૯૧૩ થી માંડીને અમે અમારી દુકાનોની અંદર હજારો પ્રકારની ક્રિયાઓમાં કેટલા વખત-માં કેટલું કામ થાય છે તેનો બારીક અભ્યાસ કરવાનું ચરુ કર્યું. આવા પ્રકારના અભ્યાસથી અમુક વખતમાં, અમુક પ્રકારના કામ કરનાર પાસેથી કેટલું ઉત્પન્ન આપણે માગી શકીએ તેનો અંદાજ સિદ્ધાન્ત તરીકે આપણે બાંધી શકીએ છીએ. અને પછી, બીજી

કેટલીક વધારેલી બાબતોનો સ્વિકાર કરી લઇને, દિવસના સામાન્ય ઉત્પન્નના એક સંતોષકારક ધોરણ ઉપર આપણાથી આવી 'શકાય છે, અને તે પછી આવડતો વિચાર ધ્યાનમાં લઇને એક કામની અંદર કેટલી આવડત અને કેટલી મહેનત જોઇશ, અને તે કામ કરનાર માણસ પાસેથી તેને અપાતા દરના બદલામાં 'ટકા' કામ આપણે માગી શકીએ તેનો ચોક્કસ ખ્યાલ દર્શાવતો દરનો અદાજ આપણને જરૂર મળી રહેશે. આવા કોઇ સાચીય પ્રકારના અભ્યાસ સિવાય માલિક પોતે જાણી શકતો નથી કે તે પોતાને ત્યાં કામ કરનારને અમુક દર શા માટે આપે છે, તેમ જ તે કામ કરનાર પણ જાતે જાણી શકતો નથી કે અમુક દર જ તેને કેમ મળ્યે જાય છે. ઉપર જણાવ્યા પ્રમાણેના અમારા અભ્યાસને આધારે અમારાં કારખાનાના બધા કામે અમુક ધોરણના નિયમમાં ગોઠવાઇ ગયાં હતાં અને દરો પણ રીતસર નક્કી થઇ ગયા હતા.

અમે છુટક કામ રાખતા જ નથી. કેટલાક માણસોને રોજનો પગાર મળે છે, કેટલાકને કલાક પ્રમાણે પગાર મળે છે, પરંતુ સાધારણ રીતે દરેક કામમાં આજામાં આજુ' કામનું' અમુક ઉત્પન્ન તો તેણે આપવું જ જોઇએ એવું ધોરણ અમે સ્વીકારેલું છે. તેનાથી નીચે કામ કરનાર જઇ શકે જ નહીં. જો એ પ્રમાણે ન રાખીએ તો કામ કરનાર કે અમારામાંથી કોઇપણ એમ ન જાણે કે આ દરો રીતસરની કમાઇ કરી આપે છે કે કેમ. કામનો ચોક્કસ દર આપતા પહેલાં અમા દિવસનું કામનું' અમુક ચોક્કસ પ્રમાણ હોવું જ જોઇએ. દેખરેખ રાખનારાઓને તેમની હાજરીને માટે જ પગાર આપવામાં આવે છે કામ કરનારાઓને તેમના કામને માટે જ પગાર આપવામાં આવે છે.

આ બધી વિગતો અમે મેગવેલી હોવાથી ઇ. સ. ૧૯૧૪ના જાન્યુઆરી માસમાં નક્કી દિસ્સા-ભાગીદારીની યોજનાની અમે

જાહેરાત કરી, જેની અંદર અમુક પ્રકારના સંજોગોની અંદરના ગમે તેવા કામને માટે દિવસના ઝોજામાં ઝોજા પાંચ ઝંસરના દરની જાહેરાત કરવામાં આવી હતી. તેજ વખતે પહેલાં જે નવ કલાકનો દિવસ ગણાતો તેને બદલે ઘટાડીને ૮ કલાકનો કર્યો, અને અઠવાડિયું ૪૮ કલાકનું કર્યું. આ અમે અમારી સંપૂર્ણ રહેઠાણથી જ કર્યું હતું. અમારે ત્યાં મજૂરીના બધાએ દરો આ પ્રમાણે ઐચ્છિક જ રહેલા છે. અમને એમ લાગ્યું કે આથી અમે સામાજિક ન્યાયના પંથમાં એક પગલું આગળ વધીએ છીએ તેથી અમારા પોતાના માનસના સંતોષની ખાતર આ પ્રમાણે અમે કર્યું. ખીજાઓને સુખી કરીએ છીએ, આપણા સાથીઓનો બોલો કંઈક અંશે પણ ઝોજો કર્યો છે, તેઓને આનંદ અને બચતનો લાભ મળે એટલું વિશેષમાં સાધન આપણે તેમને માટે રાખેલું છે, એવી લાગણી અનુભવવામાં પણ એક ઔર પ્રકારની મજા રહેલી છે. શુભેચ્છા એ જિંદગીની મહા મહત્ત્વની મુડીઓમાંની એક મુડી છે. ૬૬ નિશ્ચયવાળો મનુષ્ય જેની પાછળ પડે છે તે જરૂર તે મેળવી શકે છે, પરંતુ તે મેળવવામાં જ્યાં સુધી તે તેની આભુજાભુજાઓની શુભેચ્છા સંપાદન કરી શકતો નથી ત્યાં સુધી તે મેળવીને તે બહુ લાભતો નથી.

અમારા આ પ્રયત્નમાં દાન કે ધર્માદાની બાવનાને અમે દાખલ થવા દીધી જ ન હતી. પરંતુ ખીજાઓના ખ્યાલમાં તે બરાબર હોતું ન હતું. કેટલાક માલિકો માનતા હતા કે અમારો ધ ધો બહુ સારી રિયલિટમાં હતો અને અમારે જાહેરમાં વધારે આગળ આવવું હતું તેને માટે આવા પ્રકારની જાહેરાત કરી હતી, અને પ્રચલિત ધોરણોને જાણીએ રાખીને આવી પદ્ધતિ અમે રિવકારી તેથી તેઓ અમને નિંદતા પણ હતા. સામાન્ય રિવાજ જે કામ કરનારને ઝોજામાં ઝોજો પગાર આપવાની તરફેણમાં હતો તેનું

અમે' આથી બિલ્લંબન કરતા હતા. પરંતુ આવા ધોરણો અને આવા રિવાજનો કંઈ જ અર્થ નથી. તેઓને તદ્દન તિલાંજલી જ આપવી ઘટે છે. એક દિવસ જરૂર એવો આવશે કે અમારે નેત્રું અસ્તિત્વ નહીં હોય. જો તેમ ન થાય તો ગરીબાઈનો નાશ થવો અશક્ય છે. અમારે જિંયા દરો આપવાની ઇચ્છા હતી અને અમે' માનતા હતા કે અમે' તે આપી શકીશું એટલા ખાતર જ કંઈ આ ફેરફાર અમે' નહોતો કર્યો. આ દરો આપવાનું કારણ એ હતું કે એ રીતે અમારા ધંધાને અમે' કાયમી અને નિશ્ચય પાયા ઉપર મૂકી શકીએ. અમે' કંઈપણ વહેંચતા ન હતા-અમે' તો અમારું ભવિષ્ય ધડી રજા હતા. નીચા દરથી ચલાવવામાં આવતા ધંધા હંમેશાં અસ્થિર જ હોય છે.

ધંધાને લગતી દુનિયાની અંદર ખીણ ધણીયે જાહેરાતો થઈ ગઈ હશે. પરંતુ અમારી આ જાહેરાતે જે સર્વદેશીય ચર્ચા જગાવી તેવી ખીણ કાઢપણુ જાહેરાતે જગાવી ન હતી. કામદારો સામાન્ય રીતે એમ માનવા લાગ્યા કે પોતાના કામનો પ્રકાર અમે તેવો હોય પરંતુ દિવસના પાંચ ડૉલર તો તેઓને મળવાના જ છે.

અમારો આ જાહેરાતની હકિકત સામાન્ય માન્યતાથી કંઈ જુદા પ્રકારની હતી. નફો વહેંચી નાંખવાની આ યોજના હતી ખરી, પરંતુ નફો કેટલો મળે છે કેટલો નહીં તે નક્કી થાય ત્યાં સુધી રાહ જોવા કરતાં જ મહિના અમર તેથી વધારે વખતથી જે માણસ અમારી કંપનીની નોકરીમાં હોય તેને તેના મળતા દરોની સાથે અમુક સરતો પ્રમાણે, નફોનો અંદાજ પહેલેથી બાંધી લઈને, તેની અંદર જ તે ભેળવી દઈને, આપવામાં આવતો હતો. નીચે જણાવેલા નોકરોના ત્રણ વર્ગોની અંદર તે વહેંચી આપવામાં આવતો હતો:—

- (૧) કુટુંબ સાથે રહેતા અને તેની સારી રીતે દેખરેખ રાખતા પરણેલા માણસો;
- (૨) કુવારા, બાવીસ વર્ષની અંદરના, માણસો જેઓ કરકસરથી રહી જીવતા હોય તેવા;
- (૩) બાવીસ વર્ષની અંદરના યુવાનો અને યુવતીઓ જેઓ પોતાના નજીકનાં સગાંઓના આશ્રિતો તરીકે રહેતા હોય તેવા.

પ્રથમ તો માણસને તેના યોગ્ય જે દરો હોય તે મળતા. સાધારણ રીતે જાગરમાં જે દર ચાલુ હોય તેના કરતાં સેંકડે પંદર ટકા જેટલા તે દરો સરેરાશ વધારે હતા. ત્યારબાદ અમુક નફો મેળવવાને તે પાત્ર ગણાતો. તેના એ દરો અને આ નફો બન્ને થઈને હંમેશની આવક તેની ઓછામાં ઓછી પાંચ ડોલર જેટલી થવા જતી. કામના કલાકના ધોરણે નફો હિસાબનો દર વહેંચવામાં આવતો, અને કલાકના દરના ખાતામાં તે જમે આપવામાં આવતો, એટલે જેઓને કલાકનો ઓછામાં ઓછો દર મળતો હોય તેમને ભાગે પણ નફોનો મોટામાં મોટો ભાગ આવતો. તેમના દરોની સાથે જ, દર બે અઠવાડિયાંને અંતરે, આ હિસાબ પણ આપી દેવામાં આવતો.

આ એક પ્રકારની આબાદીમાં ભાગીદાર બનવાની યોજના હતી. પરંતુ અમુક સરતો પ્રમાણે જ. જેમકે, તેનો લાભ લેતો માણસ અને તેનું સમસ્ત ઘર સ્વચ્છતા અને શહેરીપણાના અમુક ધોરણે તો પહેંચિંહ હોવું જોઈએ. આમાં કુટુંબના વડા તરીકેના મુરબ્બીપણાની ભાવનાનો દેખાવ કરવાનો અમારો ઇરાદો ન હતો. પરંતુ તેવા પ્રકારની ભાવનાનો અમુક અંશ તેમાંથી ઉદ્ભવ્યો ખરો. આ આખી યોજના, અને સામાજિક આબાદી ઉપર નજર રાખતું ખાતું, એ બંનેની ફરી રચના કરવાનું કારણ પણ આ જ એક હતું. શરૂઆતમાં વધારે સારી રીતે જિવન ગુજારવાનું ચોક્કસ

પ્રેરણાત્મક બળ મળે એ આશય અમારો મુખ્ય હતો, અને તેને માટે સારામાં સારું પ્રેરણાત્મક બળ જે માણસ તે પ્રમાણે રહે તેને પૈસાના રૂપમાં પ્રિમિયમ (વધારાનું વ્યાજ) આપવામાં રહેલું છે એમ પણ અમે માનતા હતા. જે માણસ - સારી રીતે રહે છે તે પોતાનું કામકાજ પણ બહુ સારી રીતે કરી શકે છે, તદુપરાંત, દર વધારવા જતાં કામનું ધોરણ નીચું જવાની સામાન્ય રીતે જે શક્યતા - જોવામાં આવે છે તેને દૂર કરવાની પહેલેથી જ અમારી ખાસ ઇચ્છા હતી. લઘાઈના સમયમાં એ પૂરવાર થઈ ચૂક્યું છે કે માણસનો પગાર ઝપાટાબંધ વધાર વધાર કરવામાં તે માણસની નાણુકાઈ જ માત્ર વધે છે, અને તેને લીધે કમાવાની તેની શક્તિનો ઘટાડો થતો જાય છે, જે શરૂઆતમાં પગારના કવરોમાં જ અમે બારોબાર પગારનો વધારો મૂકી દીધો હોત તો ધુણે બાગે કામનાં ધોરણો ધણાં નીચાં જતાં રહ્યાં હોત. અમારી નવી યોજના પ્રમાણે અડધો અડધ માણસનો પગાર જેવડો થતો હતો, તે બધા પહેલાંના ધોરણ પ્રમાણે મફતીયા પૈસા તરીકે લેવાયા હોત. //મફતીયા મળતા પૈસાનો વિચાર કામની ગડ બાંગી નાંખે છે, કોઈપણ માણસને મળતો પગાર બહુ જલદીથી વધારવામાં એક જાતનો ભય રહેલો છે, પછી બલે તે માણસને પહેલાં દિવસના એક ઝંલર જેટલો, અગર દિવસના સો ઝંલર જેટલો, પગાર મળતો હોય ખરી રીતે, દિવસના સો ઝંલર મળતા માણસનો પગાર રાતોરાત વધારીને જે ત્રણસો ઝંલરનો કરવામાં આવે તો તે, જે કામદારને કલાકનો એક ઝંલર મળતો હોય તેના વધારીને કલાકના ત્રણ ઝંલર પ્રમાણે કરવામાં આવે તેના કરતાં, પોતાને, બહુ કરીને, એક વધારે મોટા મૂર્ખની કોટીમાં મૂકી દેશે. વધારે પૈસા ધરાવતા માણસને પોતાને મૂર્ખ તરીકે ઓળખાવવાની વધારે તક સાંપડે છે.

અમારી આ પહેલવહેલી યોજનામાં છેક નજિવા ધોરણનો આગ્રહ નહોતો સખવામાં આવતો. અમારા સામાજિક ખાતામાં લગભગ પચાસ તપાસનિસો હતા. તે બધાનામાં સામાન્ય સાદી સમજનું ધોરણ ખરેખર હિંચા પ્રકારનું હતું. પરંતુ એ પચાસેમાં સરખા પ્રકારની સામાન્ય સાદી સમજ હોય છે નહીં. તેઓએ પણ કેટલીક વખત બૂલો કરી હતી. સાધારણ રીતે બૂલો સંબંધી જ આપણને વધારે સાંભળવાનું મળે છે. અમારી યોજના સંબંધમાં એવું ધારવામાં આવતું હતું કે એવું બોનસ (બક્ષિસ તરીકેનો વધારો) મેળવવાને માટે પરણેલા માણસોએ પોતાના કુટુંબ સાથે રહી તેમની યોગ્ય કાળજી રાખવી જોઈએ. આને લઈને કેટલાક પરદેશી કામ કરનારાઓમાં બહારના માણસોને પોતાના ઘરમાં રહેનારાઓ તરીકે રાખવાનો જે અનિષ્ટ રિવાજ જેવામાં આવતો હતો તેને અમારે તોડી પાડવો પડ્યો હતો. ધર એ પોતાને સારી રીતે રહેવાને માટેનું સ્થાનક છે, નહીં કે બીજાઓને તેમાં રાખી, ગમે તેમ કરી, તેમાંથી પૈસા ઉભા કરવાનું સાધન છે. અદ્યાર વર્ષની અંદરના યુવકોને, જે તેઓ પોતાના સર્ગા વહાલને પાળતાં હોય તો, એ બોનસ (બક્ષિસ તરીકેનો વધારો) મળવું. કુવારા માણસો જે તદ્દન સારી રીતે રહેતા તેઓને બાગે પણ તે જવું. આ યોજના ખરેખરી લાભદાયક હોવાનો સારામાં સારો પૂરાવો અમારી દૈનિક નીધ પૂરી પાડે છે. ન્યારે એ યોજના અમલમાં મૂકાય ત્યારે કામ કરનારાઓમાંના સેંકડે સાઠ ટકા માણસો તાત્કાલિક તે બાગ લેવાને લાયક જણાયા હતા; છ મહીનાને અંતે ઇશ્વરેટર ટકા જેટલા માણસો બાગ લેતા હતા; અને વર્ષને અંતે સિત્તાથી ટકા જેટલા માણસો તે પ્રમાણે બાગ મેળવતા હતા. દોઢ વર્ષની અંદર એક ટકા કરતાં પણ ઓછા અંશ જેટલા માણસો જ માત્ર બાગ મેળવી શકતા નહતા.

મજુરીના દરો ઊંચા રાખવાનાં ખીજાં પરિણામો પણ આવ્યાં. ઇ. સ. ૧૯૧૪ માં જ્યારે અમારી પહેલવહેલી યોજના અમલમાં આવી ત્યારે અમારી પાસે ચૌદ હજાર નોકરો હતા, અને એ ચૌદ હજારનો કાફલો કાયમ રાખવાને માટે વાર્ષિક લગભગ ત્રેપન હજારના દરે ખીજા માણસો ભાડે રાખવાની અમને જરૂર પડી હતી. ઇ. સ. ૧૯૧૫ માં માત્ર ૬૫૦૮ માણસો ભાડે રાખવા પડ્યા હતા, આમાંના મોટા ભાગના માણસો ધંધા વધવાથી રોકવામાં આવ્યા હતા. મજુરીનો જુના વખતનો દર અને હાલમાં અમારી પાસે માણસોનું જે બળ હતું તે બધું ધ્યાનમાં લેતાં અમારે વાર્ષિક લગભગ બે લાખ જેટલા વધારે માણસો ભાડે રાખવા પડ્યા હોત, જે તદ્દન અશક્ય જેવી વાત યદ્યપિ પડત. અમારા કારખાનામાં ગમે તે એક કામની પૂરેપૂરી માહિતિ મેળવવાને માટે જોઈતો ઓછામાં ઓછો શિક્ષણનો વખત જોતાં પણ દર સવારે, અમર દર અઠવાડીએ, અગર દર મહીને, અમે નવા માણસોની ભરતી કરી શકતા નથી; કારણ, જો કે માણસ બે ત્રણ દિવસમાં અમુક કામ કરવાનું શીખી જાય ખરો, પરંતુ તેના તે કામમાં વધારે સારું ઉત્પન્ન તો તે એક વર્ષના અનુભવ પછી જ દેખાડી શકે. આ પદ્ધતિ સ્વકાર્યથી મજુરીના ઉત્પન્નની બાબત અમને કદી મુશ્કેલીમાં મૂકી શકી નથી. આંકડા અમે રાખતા નથી; પરંતુ અમે જાણીએ છીએ તમામુધી આ ઉત્પન્ન માસિક ત્રણ ટકાથી છ ટકાની વચ્ચે થવા જાય છે.

પ્રચલિત પદ્ધતિમાં અમે આ પ્રમાણે કંઈક ફેરફારો કર્યા છે. ખરા, પરંતુ નીચેના સિદ્ધાંતથી અમે કદી વેગળા ગયા નથી:—

જો માણસની પાસેથી તેના વખત અને તેની શક્તિનો ખરો-ખર ઉપયોગ કરાવવા માગતા હો તો તેની મહેનત મજુરીના દરો પ્રથમ નક્કી કરો, કે જેથી પછી તેને આર્થિક ચિંતાનો મોજો

માથે ગ્રહે નહીં. આમ કરવાથી અંતે ધણો, લાભ પ્રાપ્ત થાય છે. સારા દરો, અને ઉપરાંત ઉપર જણાવ્યા પ્રમાણે બોનસ (બક્ષિસ તરીકેનો વધારો), નો લાભ આપ્યા પછી અમારી પાસે જે નફો રહેતો હતો તેથી સ્પષ્ટ દેખાઈ આવતું હતું કે મજૂરીના સારા દરો આપવા એ ધંધાને ઉત્તમમાં ઉત્તમ રીતે લાભકારક જ નિવડે છે.

આ અમારી બોનસની પદ્ધતિ સામે ધણી ચર્ચા અને ધણા વધારો રજુ કરવામાં આવ્યા હતા એક પ્રકારના મુરખખીપણાની ભાવના તરફ આ પદ્ધતિ દર્શાવતી હતી. ઉદ્યોગની અંદર આવી મુરખખીપણાની ભાવનાને સ્થાન નથી. જે સુધારાના કામની અંદર નોકરોની અગત બાબતોની તપાસનો સમાવેશ કરવામાં આવે છે તે હવે જમાના જીવું થઈ ગયું. માણસોને સલાહ અને મદદ, કેટલીક વખત વિશિષ્ટ પ્રકારની મદદની અપેક્ષા રહે છે. અને આ બધું સુધડતાની ખાતર હોવું જોઈએ. પરંતુ યાપણુ અને ભાગીદારીની આ વિસ્તૃત કામચલાઉ યોજના, ઉદ્યોગને નક્કર કરવામાં, અને વ્યવસ્થાને બળવત્તર કરવામાં, તેના બાલ પ્રદેશને સ્પર્શ કરતી બીજી કોઈ પણ સામાજિક સુધારાની યોજના કરતાં વધારે ઉપયોગી થઈ પડશે.

સિદ્ધાંતને અગગો કર્યો સિવાય, બદલ્યા સિવાય, પગાર આપવાની પદ્ધતિ અમે બદલી છે.

પ્રકરણ ૯ મું.

શા માટે ધંધો હંમેશાં સારોજ હોવો ન જોઈએ ?

માલિકને જિવનનિર્વાહ વર્ષને હિસાબે કરવાનો હોય છે. નોકરોને પણ વર્ષના હિસાબે જ કરવાનો હોય છે. પરંતુ સામાન્ય રીતે તેઓ બન્ને અઠવાડિયાના હિસાબે કામ કરે છે. તેઓને ધરાકી અગર કામ બની શકે ત્યારે, અને તેટલી કિંમતે, મળી રહે છે મંદીના વખતમાં આ બે કવચિત જ મળે છે. ધંધો એ કાં તો મિજબાનીઓ ઉડાવવાનો, અગર અપવાસો કરવાનો, સોદો છે, અને હંમેશાં કાં તો સારો અગર ખરાબ બે જ હોય છે. જો કે એવો વખત તો કદી આવતો નથી કે જ્યારે દરેક જાણુની પાસે દુનિયાની સામગ્રી વધારા પડતી થઈ જાય છે, જ્યારે દરેક જાણુ ધણી જ સગવડ અગર ધણું જ સુખ મેળવી શકે છે, છતાં એવો વખત તો જરૂર આવે જ છે કે જ્યારે આખીએ દુનિયા તેને જોષ્ઠતાં જરૂરી માલની જૂએ તરફડતી હોય છે, જ્યારે સારુએ ઔદ્યોગિક ક્ષેત્ર કામને માટે તલસી રહેલું હોય છે અને એ બન્નેને ધનના ઢગલાના અંતરાયને લીધે એક બીજાથી વિમુખ રહેવું પડે છે બનાવટ અને કામ બન્ને, અંદરની તેમ જ બહારની, ખાબતો છે. ધીમે ધીમે, પમસે પમસે વધવાને બદલે કુદકે અને જુરકે આપણે આગળ વધીએ છીએ—કોઈ વખત ધણી જ ઝડપે જઈએ છીએ, કોઈ વખત તદ્દન અટકી પડ્યા જેવા થઈ રહીએ છીએ, જ્યારે માણસોના ધણા મોટા સમૂહને ખરીદવાની ઇચ્છા થાય છે ત્યારે માલની તંગાથ છે એમ કહેવાય છે. જ્યારે કોઈને પણ ખરીદવાની ઇચ્છા થતી નથી હોતી ત્યારે માલ જોઈએ તે કરતાં વધુ પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન થએલો છે એમ કહેવાય છે. હું જાણું છું કે અમારે માલની હંમેશા તંગાથ જ રહેતી, કદી

માલનું ઉત્પન્ન જોઈએ તે કરતાં વધારા પડતું થઈ ગયાનું મારો જાણુમાં નથી, અમુક કોઈ વખતે અમારી પાસે કદાચ ખોટી જાતનો માલ વધારા પડતો પડી રહ્યો હશે, પરંતુ તે કંઈ જોઈએ તે કરતાં વધુ પ્રમાણમાં ઉત્પન્ન થએલો ન કહી શકાય—એ તો માત્ર આંધળું ઉત્પન્ન ગણી શકાય. તેમ જ અમારી પાસે કાર્મિક વખતે કદાચ ધણા જાંચા ભાવના માલનો મોટો જથ્થો પડ્યો રહ્યો હશે, પરંતુ તે એ કંઈ વધારા પડતો ઉત્પન્ન થએલો માલ કહી શકાય નહીં—તે કતિા ખરાબ રીતની કારખાનાની વ્યવસ્થા, અગર ખરાબ રીતના આર્થિક વલિવટને આભારી હોય છે. ત્યારે પ્રશ્ન એ સ્વાભાવિક થાય છે કે શું નસિબના કાનુનોને અનુસરીને જ ધંધો સારો અગર નરસો હોય છે ? સંજોગોને અનિવાર્ય તરીકે સ્વિકારવા કે કેમ ? જવાબ—નહીં, ધંધો સારો અગર નરસો, આપણે જેવો ખનાવીએ તેવો, થાય છે. અનાજ ઉગાડવાનું, ખાણો ખોદવાનું, અગર કારખાનાં ચલાવવાનું મૂખ્ય કારણ એ જ હોય છે કે તેને લઈને મનુષ્યોને ખાવાનું મળે, ઘરમાં રહેવાનું મળે, કપડાં પહેરવાનાં મળે, અને વાપરવાને બધી વસ્તુઓ મળે. આ સિવાયનું ખીજું કારણ તેનું કલ્પી શકાતું નથી. છતાં તે કારણને તદ્દન ગોણું ખનાવી દેવામાં આવે છે અને તેને બદલે આપણે એવી એવી ક્રિયાઓ કરીએ છીએ કે જે સેવાના ઉદ્દેશને તો ખર લાવે જ નહીં, પરંતુ માત્ર પૈસો એકઠો કરવાના સાધનરૂપ જ બની રહે.

ધર્મ ખરું આપણી વ્યવસ્થા ખરાબ હોવાને લીધે આપણે દુર્દેવતા દિવસો અનુભવીએ છીએ. આપણી ખેતીનો બધોએ પાક સમૂળગો નિષ્ફળ ગયો હોય અને દેશ આખો ભૂખે મરતો હોય તે હું કલ્પી શકું છું, સમજી શકું છું, પરંતુ જ્યાં આ ભૂખ અને ગરીબી માત્ર ખરાબ વ્યવસ્થામાંથી જ પરિણમતી જોઈ છે ત્યાં તેની વસ્તુસ્થિતિને આપણે કેમ નભાવી લઈ શકીએ છીએ તેની

શા માટે ધંધો હંમેશાં સારોજી હોવો ન જોઈએ ? ૨૦૯

મને બિલકુલ કલ્પના આવી શકતી નથી, તેની મને બિલકુલ સમજ પડતી નથી. અલબત્ત, ગત મહાયુદ્ધ દેશની બધી વ્યવસ્થામાં જળજળસ્ત ગોટાળો કરી મૂક્યો છે. સારીયે દુનિયામાં તેણે તો તે પ્રમાણે ક્યું છે. વ્યવસ્થા હતી તેના કરતાં જો કંઈક સારી હોત તો જરૂર એ યુદ્ધ જ ચલા પામ્યું ન હોત. પરંતુ યુદ્ધનો એકલાનો દોષ કાઢ્યે ચાલી શકે એમ નથી આપણી આર્થિક પદ્ધતિની બધી ખામીઓ એ યુદ્ધ ખુલ્લી કરી. સૌથી વિશેષમાં તેણે ઉખાડી આપ્યું કે માત્ર પૈમાના જોર ઉપર આધાર રાખીને ચણાચણી ધંધાની બધીએ હમારતા કેટલી ડોડળી હોય છે ? ધંધાની નિષ્ફળતા માત્ર ખરાબ આર્થિક પદ્ધતિઓના ઉપર આધાર રાખે છે કે કેમ, અગર એ ખરાબ પદ્ધતિઓનું મૂળ માનવીઓના સ્વાર્થમય અને ખોટા હિસાબમાં રહેલું છે કે કેમ, તે હું જાણતો નથી. પરંતુ આ એક જાત તો હું ચાકકસ જાણું છું કે પ્રચલિત આર્થિક પદ્ધતિને, જો કે ધંડમૂળથી ઉખાડી નાંખવાનું સાહસ તદ્દન અનિચ્છનીય છે છતાં તેને, કંઈ નવા સ્વરૂપમાં, અને સેરાના ધોરણ ઉપર, રચવાની આવશ્યકતા તો વિશેષ પ્રમાણમાં છે જ. તેમ ચલા પછી વધારે સારી આર્થિક પદ્ધતિને અસ્તિત્વમાં આવી સિવાય છુટકો જ નહીં થાય. હાલની પદ્ધતિ એની મેળે નાણુક યશે, ઝરણુ તેને ટકી રહેવાનું પછી કંઈપણ કારણ રહેલું જ નહીં હોય. એ ક્રિયા આ રીતે ધીમે ધીમે જ ચર્ચ શકે.

પોતાના ધંધાને સફર અને સંગીન પાયા ઉપર મૂકવાની તૈયારી કરેક જણે પોતાની મેળે કરવી જોઈએ. એકલા પોતાની મેળે કામ કરવાથી કંઈ સર્વાંશે સંપૂર્ણ પરિણામો નિષ્પન્નવી શકાતાં નથી, પરંતુ ધીરે ધીરે એ પ્રયત્નનું અનુકરણ કરનારા ઉભા ચલાના અને એ રીતે ખોટી રીતે પુલેલો ફાલેલો ધંધો, અને તદ્દન મંદીનો ધંધો, એ બન્નેને પહેલેથી રોકવા લાયક દરેકની પામરીમાં મૂકી

દેવાની આશા રાખી શકાય. ધંધો અને તેની આર્થિક બાબતની પુનર્વ્યવસ્થા જે નજદીકમાં અસ્તિત્વમાં આવ્યા વગર રહેવાની નથી તેને લઈને ઉદ્યોગના ક્ષેત્રમાંથી જો કે ઋતુઓને મુજબ નાણુદ કરી શકાશે નહીં. પરંતુ તેની ખરાબ અસરોને તો તે જરૂર નાણુદ કરી શકશે, તેમ જ સમયોસમય આવતી મંદીના વખતોને પણ તે ધણે અંશે અટકાવી શકશે. ખેતી આવા પ્રકારની પુનર્વ્યવસ્થા અનુભવી રહી છે. ન્યારે ઉદ્યોગ અને ખેતી પૂરેપૂરાં વ્યવસ્થિત થઈ જશે ત્યારે તે એક ખીજના પૂરક ધંધા બની રહેશે. તેઓ એક ખીજને વળગેલાજ છે, જુદા રહી શકે એમ નથી. દાખલા તરીકે, અમારો વાલ્વ પ્લેન્ટ (પ્રવાહ-નિરોધ યંત્ર) ભોલ શહેરથી અરાઉ માઇલ દૂર ગામડામાં અમે તે ગોઠવ્યો કારણ કે તેમાં કામ કરતા કામદારો ખેતીનું કામ પણ સાથે સાથે કરી શકે. ખેતી અત્યારે જેટલો વખત માંગી લે છે તેના કરતાં તેની અંદર યત્રોનો વપરાશ થતાં ધણા ઓછા વખતમાં કરી શકાશે. એકલીજ કુદરત ઉપર આધાર રાખીએ તો બી, ઉખેડ અને લથવાના કામને માટે ધણા લાંબા સમય સુધી રાહ જોવી પડે છે; પરંતુ તેની સાથે આપણો મનુષ્ય યત્ન જો ઉમેરવામાં આવે તો તે કામ વધારે જલ્દીથી થઈ શકે એમ હોય છે. એમ કરવાથી સામાન્ય રીતે માનવામાં આવે છે તેના કરતાં ધણા મોટા પ્રમાણમાં ખેડૂત-ઉદ્યોગવાદીઓ તૈયાર થાય, જેઓ શાસ્ત્રિય તેમજ આરોગ્યમય વાતાવરણમાં રહી ખેતી તેમજ તેમનું ખીજનું કામ ધણી કુશળતાથી કરી શકે એવા થાય.

વખતોવખત આવતા મંદીના સમયો ધણા કટોકટીવાળા થઈ પડે છે, કારણ એટલા બધા વિશાળ ક્ષેત્રમાં તે પ્રમરી જાય છે કે તેમને નિયંત્રણમાં લાવવા અશક્ય બને છે. સમય પ્રમાણમાં પુનર્વ્યવસ્થા ન્યાં સુધી થઈ નથી ત્યાં સુધી તે કાણુમાં આવી શકે

એવા નથી હોતા, પરંતુ ધંધાદારી દરેક માણસ પોતાને માટે કંઈને કંઈ કરી શકે, અને એ રીતે પોતાના ધંધાને લાભ કરવાની સાથે સાથે બીજાને મદદરૂપ પણ થઈ શકે. ફ્રાંસના ઉત્પાદનના કાર્યને સારા અગર નરસા વખતોએ કંઈ અસર કરી નથી. એ આગળ પાછળના સંતોગોની દરકાર કર્યા વગર આજ સુધી કામ થયે ગયું છે. માત્ર ઇ. સ. ૧૯૧૭ થી ૧૯૧૯ ની સાલ સુધીમાં યુદ્ધની સામગ્રીઓ તૈયાર કરવાના કામમાં અમારું કારખાનું વપરાયું તેટલો સમય એ બહુ બાંધ રહ્યું. ઇ. સ. ૧૯૧૨-૧૩ નું વર્ષ મંદીનું વર્ષ ગણાયું હતું, જો કે હવે કેટલાક તેને સામાન્યની કક્ષામાં મૂકે છે, પરંતુ અમે તો તે વર્ષમાં પણ અમારું વેચાણ બમણું વધાર્યું હતું. ૧૯૧૩-૧૪ નું વર્ષ પણ મંદીનું જ હતું, પરંતુ તે વર્ષમાં જે અમારા વેચાણનું પ્રમાણ લગભગ કે જેટલું વધ્યું હતું. ૧૯૨૦-૨૧ નું વર્ષ આખા જે ઇતિહાસમાં વધારેમાં વધારે મંદીના વર્ષ તરીકે નોંધાયું છે. પરંતુ તેના વર્ષમાં જે અમે સવાલાખ મોટર ગાડીઓ વેચી હતી; એટલે કે, સામાન્ય ગણાયલા ૧૯૧૩-૧૪ ના વર્ષમાં જેટલી ગાડીઓ વેચી હતી તેના કરતાં પાંચમણી વધારે આ સાલમાં વેચી હતી. આ પ્રમાણે યવામાં ખાસ વિશેષ ભેદ કે જાદુ જેવું કંઈ નથી. અમે તે ધંધાને ચોખ્ખી રીતે લાગુ પાડી શકાય એવા એક સિદ્ધાંતને અમારા ધંધાને લાગુ પાડ્યાથી અમે આ પરિણામ નિપજાવવા ભાગ્યશાળી થયા છીએ.

કાંઈ પણ પ્રકારના અપવાદ સિવાય હવે અમારા કારખાનામાં રોજના છ ડાહરનો પગાર એ જોખમાં જોખ પગારનો દર થઈ ગયો છે. લોકોને મલુરીના ઊંચા દરો મળવાથી કામ કરવાની એક પ્રકારની એવી ટેવ પડી ગઈ કે બહુ દેખરેખ તેમના કામ ઉપર હવે રાખવાની જરૂર પણ પડતી નથી. પોતાના ઉત્પાદનના કામની અંદર પોતે લાયકાત મેળવે કે તરત જ તેને ઉપર જણાવેલો

ઝાઝામાં ઝાઝો દર આપવામાં આવે છે. એ લાયકાત મેળવવાનું તેની કામ કરવાની ધમ્મિકા ઉપર આધાર રાખે છે. કામના ધોરણ ઉપર જ હંમેશાં અમે જાયા કે નીચા દરો આપીએ છીએ, અને અમે માગીએ એવું કામ નોકરો કરે છે એ વાતનો પૂરાવો એ જ છે કે એકંદર કામ કરનારાઓનો સાઠ ટકા જેટલો વર્ગ અમારે ત્યાંના ઝાઝામાં ઝાઝો દર કરતાં વધુ દર મેળવે છે.

પ્રથમ, આખાદીના આધાર સ્થંભોનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ. હેરત પમાડે એવા કુદકા જુસકાના અખતરાઓ કરી જતાવ્યાથી પ્રગતિ સાધી શકાઈ છે એવું દેખાડવાનો પ્રયત્ન મિથ્યા છે. પ્રગતિ સાધવામાં દરેક પગથીએ પગથીઆનો હિસાબ હોય છે. વિચારનો અંશ પણ વાપર્યા સિવાય માણસ પ્રગતિ સાધવાની આશા રાખી શકે જ નહીં. આખાદીના સમયનો દાખલો લઈએ. ખરેખર આખાદીનો સમય તો એ જ મણી શકાય કે જેમાં લોકોનો મોટામાં મોટો ભાગ પોતાને પૂરતા અન્ન અને વસ્ત્ર મેળવી શકે, અને દરેક રીતે સુખ ચેનમાં રહી શકે, એવી સ્થિતિમાં હોય. આખાદી ફક્ત થાય છે સામાન્ય જનતાના સુખચેન, આરામમાં રહેવાના પ્રમાણ ઉપરથી, નહીં કે માલિકને ખાતે કેટલું નાણું ખેડામાં જમાં થએલું છે તે જોવાથી. માલિકનું મુખ્ય કામ આ આરામમાં સાધન-ભૂત થવાનું છે. માલિક તો સમાજની સ્વાસ્થ્યનું એક સાધન માત્ર છે. એ પોતે સમાજની સેવા, સમાજના લોકોને ઝાઝી કિંમતે, પણ સારામાં સારો માલ મળે એવી પોતાના ધંધાની વ્યવસ્થા યોજીને, તેમજ પોતાના ધંધાની અંદરના કામ કરનારાઓને વધારે ને વધારે પગાર તેમના કામના ધોરણે આપીને, કરી શકે એમ છે. માલિક, અમર તો કોઈ પણ ધંધાદારી, પોતાનું અસ્તિત્વ આજ રીતે સમાજની અંદર ન્યાયપૂર્વક ટકાવી રાખી શકે એમ છે.

આખાદી અને મંદીનાં વારાફરતી આવતાં વર્ષોના સંબંધમાં અર્થશાસ્ત્રીઓના જે કંઈ સિદ્ધાન્તો અને આંકડાઓ હોય તેની સાથે આપણને કંઈ સંબંધ નથી. માલની કિંમત જે સમયોમાં બેસી રહે તે સમયને તેઓ આગાહીનો સમય ગણે છે. પરંતુ કારખાનાંવાળાઓ પોતાના માલની જે કિંમત રાખે તે ઉપર ખરેખરી આખાદીના સમયનો નિર્ણય થઈ શકે નહીં.

મોટા મોટા શબ્દોનું આમથી તેમ સંમિશ્રણ કરવા સાથે પણ આપણને ખાસ નિસ્ખત નથી. લોકોની આવક કરતાં માલની કિંમત જો વધી જતી હોય તો આવકના પ્રમાણમાં કિંમત ઘટાડવી જોઈએ, એવું અમારું મંતવ્ય છે. સાધારણ રીતે ધંધાની શરૂઆત થાય છે માલને બનાવવાની ક્રિયાથી, અને ધરાક પાસે તેનો અંત આવે છે. એ ધરાક જો એ માલ લેવાની ઇચ્છા ધરાવતો ન હોય, અને તે ખરીદ કરવાને તેની પાસે પૈસા ન હોય, તો એ માલના કારખાનાવાળો માલિક ધરાકની ઉપર નિંદાનો ટોપણો ઓરડવા તૈયાર થઈ જાય છે, અને કહે છે કે ધંધામાં કંઈ બરકત નથી; અને આ રીતે, ઘોડાની આગળ ગાડી આણી દબને, પોતાનો માર્ગ ઉદ્ધિગ્ન મને કાપે જાય છે. આ શું તદ્દન અર્થ વગરનું નથી ?

માલિકનું અસ્તિત્વ ધરાકને અર્થ છે, અને ધરાકનું અસ્તિત્વ માલિકને માટે છે. માલિકને જે માલ વેચવાનો હોય તે માલ લેવા ધરાકની ઇચ્છા ન હોય—કહો કે, લેવાની તેની શક્તિ ન હોય, તો તેમાં દોષ માલિક કે ધરાકનો હોવો જોઈએ ? અગર કોઈનો પણ દોષ ન હોય, એમ પણ ન બને ? જો કોઈ પણ દોષિત ન હોય તો માલિકે ધંધો બંધ કરી ચાલ્યા જવું જોઈએ, એ જ નિઃશંક છે.

પરંતુ ક્યો એવો ધંધો છે કે જે માલિકથી ઘરુ થઈ ધરાક આગળ અટક્યો હોય ? એ ચક્રનાં, પૈડાં ચલાવવાને માટે જે પૈસા

જોઈએ તે ક્યાંથી આવે છે? અલબત્ત, ધરાક પાસેથી જ. અને તેથી કરીને કાષ્ઠપણુ ધંધાની અંદર એ ધરાકની પસંદગીને, અનુરૂપ થવાની શક્તિ ઉપર જ તેની ક્ષેત્રમંદીનો આધાર રહેલો હોય છે. માલની જાતથી, અગર તેની કિંમતથી, ધરાકની પસંદગીને અનુરૂપ થઈ શકાય છે. જિંયામાં જિંચી જાત, અને ઝોઝામાં ઝોઝી કિંમત-એ પ્રકારની વસ્તુસ્થિતિથી જ ધરાકને સારામાં સારો સંતોષ આપી શકાય છે. અને જે માણસ પોતાના ધરાકને જિંયામાં જિંચી જાતને માલ હલકામાં હલકી કિંમતે આપી શકે તે પોતાના ધંધામાં આગળ વધવાને માટે સંતોષલો જ છે, પછી તે ગમે તે વસ્તુને ખતાવનાર હોય. આ પ્રમાણે યથા વખત રહે જ નહીં.

આમ છે તો પછી ધધો સારા પ્રમાણમાં ચાલવાની રાહ જોઈ, ગમે તે રીતે મારવાની શી જરૂર? સારી વ્યવસ્થાને અમલમાં મૂકીને, વસ્તુની મૂળ કિંમતમાં ઘટાડો થાય તે પ્રમાણે કરો. ખરીદ શક્તિના પ્રમાણમાં કિંમતને ઘટાડો.

મજુરીના દરોમાં કાપકૂપ કરવી એ સહેલામાં સહેલો, પરંતુ અનવડમાં અનવડ, રસ્તો છે. તે અમાનુષી પણુ છે. ધંધાના વ્યવસ્થાપકોની નાલાયકીને બોલે શ્રમ-વિભાગીઓ ઉપર ઢોળી પાડવાનો એ રસ્તો છે. જે ખરેખરી રીતે જોવા જઈએ તો ધંધાની મંદીનું દરેક પ્રકરણ તેના સંચાલકને તેની અંદર વધુ પ્રમાણમાં પોતાની મગજશક્તિનો ઉપયોગ કરવાનું આહ્વાન કરે છે-અને બીજાઓ ત્યાં મજુરીના દરોમાં કાપકૂપ કરીને તે પ્રકરણને વટાવી જવા પ્રયત્ન કરે છે ત્યાં વધારે સારી વ્યવસ્થા-શક્તિ અજમાવી તે પ્રકરણની મુશીબતો વટાવી જવા તેને ઉત્તેજિત કરે છે. આવા વખતની અંદર, બીજા દરેક પ્રયાસો કરી જોયા પહેલાં, પહેલ વહેલા મજુરીના દરોને જ ઠાકમાં ધાલીને તેની સાથે રમત કરવાનો આ પ્રકરણની અંદર જે ખરેખરો મુદ્દો સમાયલો છે તેને બેશક વિસરી જવા

જેવું છે. અને જો એ ખરેખરા મુદ્દાને પ્રથમ હાથ ધરવામાં આવે તો કદાચ દરેની અંદર કાપકૂપ કરવાની જરૂરિયાત ઊભી ન પડી રહે. મારો અંગત અનુભવ તો એ પ્રકારનો છે. તાત્કાલિક વ્યવહારિક બાબત જે સાચી લેવાની છે તે એ છે કે એ સમવિષમ કરવાની ક્રિયામાં કોઈકને તો અંશુક પ્રકારે નુકસાન સહન કરવું જ પડવાનું. અને એ નુકસાન, જેઓની પાસે કંઈક ગુમાવવું પડે તેથી ખાસ સહન કરવું પડે એમ ન ચાલે એટલું સાધન છે, તેઓ સિવાય બીજા કોણ સહન કરવા તૈયાર થઈ શકે ? ખરી રીતે તો “ નુકસાન સહન કરવું ” એમ કહેવું જ અયોગ્ય અને ગેરસમજુતી બનેલું છે. કારણ આમાં ખરેખરી રીતે કંઈ જ પછી નુકસાન સહન કરવાનું પ્રાપ્ત થતું નથી. એ તો ભૂતકાળમાં જે વધારે નફો ખોટો હોય તેમાંથી ફેટલોક અંશ, ભવિષ્યમાં વધારે મળે તેવા ઉદ્દેશથી, છોડી દેવા-એ સિવાય એમાં બીજું કંઈ જ નથી. એક નાના ગામમાં એક ઇમારતી લાકડાના વેપારી સાથે થોડા સમય પૂર્વે હું એક વખત વાત કરતો હતો. તેણે કહ્યું “ મારા માલના કચા ઉપર હું દસ હજાર ડૉલરની નુકસાની ખમવાની ધારણા રાખી રહ્યો છું. પણ તમે જાણતા જ હશે કે ખરેખરી રીતે એટલા બધા ગુમાવવાના નથી. અમેને હમણાં હમણાં ધણાં નફાકારક વર્ષો આવી ગયાં છે. મારો ધણો ખરો માલ મેં જામી કિંમતે ખરીદ્યો હતો, પણ તેમાંના ધણો ખરો ભાગ મેં વેચી પણ નાખ્યો છે અને તેનો નફો મેળવી પણ લીધો. વળી જે દસ હજાર ડૉલર ગુમાવવાની હું વાત કરી રહ્યો છું તે જે ડૉલરો મને મળેલા તેની જાતના નથી. તે તો સદાને અંગે મેળવેલા ડૉલરો છે, એટલે જો કે મારી નુકસાનીનો આંકડો આમ થવા નાંચે છે તો ધણો મોટો, પણ વસ્તુતઃ તે એટલો મોટો નથી. આ બધું હોવા છતાં મારા આમના લોકોને પોતાનાં ધરો બનાવવાના કામમાં

કોઈ પણ પ્રકારની નાસીપાસી જિતપન્ન થાય, કે અતરાય ઉભો થાય, તે પ્રમાણે હું થવા દેતો નથી. ”

ખરેખર, આ વેપારી ઘણો ડાહ્યા કહેવાય. પોતે થોડો નફો રાખીને પણ ધંધાને ચાલુ રાખે છે, અને જાંચી કિંમત રાખીને, પોતાના માલનો જથ્થો ઉપયોગ વગર વધવા દઈ, પોતાના સમાજને આગળ વધવાના માર્ગમાં આડો આવતો નથી એવા પ્રકારનો માધ્યમ ગામને એક આશિર્વાદ સમાન છે. તેનું મગજ વિશુદ્ધ હોય છે. પોતાની આવદાનીનો ક્યાસ કરી સમવિવશનો ઝોનો કંઈ ખાલુએ દળવો તે તે વધારે મારી રીતે જાણે છે. તેની હાથ નીચેના માથુસેના મજુરીના દરો કાપવા તરફ તેની દૃષ્ટિ કદી નહીં જાય.

એક કિંમતને વળગી રહી તે માત્ર બેસી રહ્યો નહીં-અને કંઈક નવું જીવું થવાની રાહ જોઈ નહીં. જે મુદ્દો સામાન્ય રીતે બૂલાઈ ગયેલો જોવામાં આવે છે તેને તેણે ખરી વખતે અમલમાં મૂક્યો. માલકીપણના હક્કની સાથે જ વખતો વખત કેટલીક નુકસાની ખમવાની ફરજ પણ વળગેલી હોય છે. અમારે પણ નુકસાની સહન કરવી જ પડી.

જે રીતે ખીજાં બધાં વેચાણો ઓછા થયાં તે રીતે અમારાં વેચાણ પણ ઉવટે ધરી જ ગયો. અમે એક લાખી યાદી તૈયાર કરાવી હતી, અને તે પ્રમાણે સાધનો અને તેના જુદા જુદા જાગોની પડતર કિંમત હક્કમાં રાખી વિચાર કરી જોતા અમને લાગ્યું કે અમે જે કિંમત લેવા માગતા હતા તેનાથી ઓછી કિંમતે એક પણ ગાડી અમે જનાવી શકીએ એમ હતું જ નહીં. તો પણ લોડોની ખરીદ-શક્તિ અગર આપવાની ઇચ્છા હોય તેના કરતાં તે કિંમત કંઈક વધારે તો પડતી જ હતી. એટલે અમે ‘અમારું’ મળતર લેવાનું બધ કહ્યું. સમગ્ર યાદીમાંથી કાં તો

અમારે એક કરોડ સિત્તેર લાખ ડૉલર જેટલી રકમ કાપી નાંખવી રહી, અગર તો બધું કામકાજ બંધ કરી તે કરતાં પણ વધારે નુકસાન ખમવા તૈયાર રહેવું-ખીજો એકે પસંદગીનો માર્ગ અમારે માટે રહ્યોજ ન હતો.

ધંધાદારી માણસને હંમેશાં એ જ પસંદગીનો માર્ગ પ્રદર્શ કરવો પડે છે. કાં તો હિસાબે જે નુકસાન સહન કરવાનું પ્રાપ્ત થાય, તે સામી જાતીએ જીલે, અને કુચ કદમ ચાલુ રાખી ધંધો ચલાવે જાય, અગર ધંધો બંધો સમૂજગો બંધ કરી, આજસ અને નિરુણ્ણીપણાનું વધારાનું નુકસાન સહવા તત્પર રહે. ધંધો ન કરવાથી જે નુકસાન વેઠવું પડે છે તે સાધારણ રીતે પ્રત્યક્ષ પૈસાના નુકસાન કરતાં વધારે મોટા પ્રમાણનું હોય છે. કારણ આજસમાં વીતાવેલા વખત દરમ્યાન એક પ્રકારનો એવો ભય જિત્પત્ત થાય છે જે પોતાનો મૌલિકતાને હણી લે છે; અને એ રીતે જો ધંધો લાંબો વખત બંધ રાખવામાં આવેલો હોય તો ફરીથી તેને પગબર કરવાનો ઉત્સાહ કે ઉમંગ તેનામાંથી જતો રહેલો જણાય છે.

ધંધો સુધરવાની આશા રાખી રહ જોવા કરવામાં કંઈ અર્થ નથી. કારખાનાવાળાને પોતાનું કામ જો ખરેખર કરવું જ હોય તો તેણે પોતાને ત્યાંના માલની કિંમત એવી જ રાખવી જોઈએ કે જે લોકો ખુશીથી આપી ખરીદ કરી શકે. સંજોગો ગમે તેવા હશે તો પણ જરૂરિયાતની વસ્તુને માટે લોકો અમુક ચોક્કસ કિંમત તો આપ્યા વગર રહેવાના જ નથી; એટલે જો ઇચ્છા હોય તો એ કિંમતનો મેળ આપણે ખવરાવી જ શકીએ એમ હોય છે.

માલની જાતમાં ફેરફાર કરી નાંખવાથી, અગર ખોટી કલકસરની યોજના દાખલ કરવાથી, તે મેળ ખવરાવી શકાશે નહીં. એ રીતે તો કામ કરનાર વિલાસનું જે બળ હશે તેની અંદર ઉદ્વેગ અસંતોષનાં બીજ રોપાશે. ખોટી બગાડઓ હાંકવાથી પણ

તે મેળ તમે ખવરાવી શકવાના નથી. તે મેળ તમે ખવરાવી શકશો માત્ર ઉત્પાદન કાર્યનું જોમ વધારીને જ. આ દૃષ્ટિથી વીચારતાં, ધંધામાં જે કહેવાતી મંદીના વખતે આવે છે તેનો અર્થ માત્ર એ જ સમજવાનો છે કે તેવે વખતે ધંધાદારી સમાજનાં માણસોએ પોતાની મગજશક્તિનો પૂરેપૂરો અને યથાર્થ ઉપયોગ કરવાનો હોય છે. સેવા નહીં, પણ કિંમત એકલી ઉપર જ પોતાનું સમગ્ર ધ્યાન રાખી બેસી રહેનાર વ્યક્તિ એક એવા પ્રકારની ધંધાદારી વ્યક્તિનું દર્શન આપણી સન્મુખ રજુ કરે છે કે જે માલીક તરીકેનું પોતાનું અસ્તિત્વ આપણી આગળ કોઈ પણ રીતે બાજબી અને ન્યાયી કરાવી શકતું નથી.

આના આ વિચારને ખીજા શબ્દોમાં ગોઠવીને કહીએ તો કહી શકાય કે ખરી ઉપયોગીતાના કુદરતી ધોરણ ઉપર જ બધાં વેચાણ ચર્ચા જોઈએ. અને એ ખરી ઉપયોગીતાનું કુદરતી ધોરણ વેપાર ધંધાની ચીજોમાં વપરાએલી માનવશક્તિ ઉપર જ અવલંબે છે. પરંતુ એ સાદી અને સરળ સમજણનાં સૂત્ર વેપારની નીતિને અનુકૂળ ગણવામાં નથી આવતું. કારણ તે વધારે પડતું સરળ છે, અને કોઈ પંથ પ્રકારની આંત્રીધુટી વગરનું છે. આપણે વેપાર ધંધા એવો હોય છે કે જે મનુષ્યની પ્રવૃત્તિઓમાંથી સૌથી વધારેમાં વધારે પ્રામાણિક પ્રવૃત્તિઓને ઉપયોગમાં લે છે, અને તેને ઘોઝાક ચાલાક અને દીર્ઘદૃષ્ટિ દોઝાવી થકે એવા માણસોના અમલ તળે મૂકી દે છે. એવા લોકો પછી વળી ખોરાક અને બીજી ચીજોની, ખોટી રીતે ઉભી કરેલી, અજીત, મંદી, જમતને અનુભવગ્રસ્ત છે, અને એ રીતે સમાજની અંદર માલના માગની ચિંતા ઉપસ્થિત કરી મૂકે છે. એવી એવી ખોટી ઉશ્કેરણીઓ થાય છે અને તેથી જ ખોટી મંદી પણ ઉત્પન્ન થાય છે.

આર્થિક દૃષ્ટિએ, ન્યાય તો હંમેશાં, અને કેટલીક વખત અન્યાયતા પણ, કોરે જ સમજવામાં આવે છે. તમે જાલે કહો કે આર્થિક

સંજોગો મનુષ્ય માત્રને જેવા તે છે તેવા બનાવી મૂકે છે, અમર તમે એમ પણ બાલે કહો કે આર્થિક સંજોગો જેવા છે તેવા બનાવી મૂકનાર પણ તે મનુષ્ય જ છે. જો કે ઘણા ખરા એવું જ માનતા માણસ પડે છે કે આર્થિક સંજોગોને લઈને જ મનુષ્યો જેવા છે તેવા છે. મનુષ્ય માત્રમાં સાધારણ રીતે જે દોષો જેવામાં આવે છે તેના બધા બાર આપણી ઔદ્યોગિક પદ્ધતિ ઉપર તેઓ ઢાળે છે. તેમજ એવા પણ કેટલાક કહેનારા મળ્યા આવે છે કે મનુષ્ય પોતાના સંજોગોનો પોતે જ કર્તા છે, અને તેથી જો આર્થિક, ઔદ્યોગિક અગર સામાજિક સ્થિતિ તેની ખરાબ હોય તો તે માત્ર માણસ પોતે ફેલા છે, ફેલા નહીં, તત્તુ એક પ્રતિબિંબ જ છે. આપણી ઔદ્યોગિક પદ્ધતિમાં જે કંઈ ખોટું છે તે મનુષ્યના પોતાનામાં જે કંઈ ખોટું છે તેનું જ એક પ્રતિબિંબ છે. આધુનિક ઔદ્યોગિક કામ પદ્ધતિ-ઓમાં જે ભૂલો છે તે કેટલેક અંશે તો જરૂર ધંધાદારીઓની પોતાની ભૂલોને વિસ્તૃત રૂપમાં પદ્ધતિસર ચોક્કસ રીતે આવી જાય છે. એવું સ્પષ્ટપણે સ્વિકારવાને માટે ધણા ધંધાદારીઓ અચકાય છે. પરંતુ પોતાના તાત્કાલિક ધંધાની વાત ધડીબર જો તેઓ વિસરી જઈ શકશે, અને બહારની તટસ્થ દૃષ્ટિથી એ મુદ્દાને તપાસી જોશે, તો ધણી સહેલાઈથી તે સમજી શકશે, અને એ વસ્તુ-સ્થિતિનો સ્વિકાર કરતાં અચકાશે નહીં.

અલબત્ત, મનુષ્ય સ્વભાવ જો જરા કંઈ ઓછો દોષવાળો હોત, તો ઓછા દોષવાળી સામાજિક પદ્ધતિ અસ્તિત્વમાં આવી શકી હોત. અગર મનુષ્ય સ્વભાવ છે તેના કરતાં પણ વધારે ખરાબ પ્રકારનો હોત, તો તેવી જ વધારે ખરાબ પ્રકારની સમાજ ઉભી થઈ હોત-જો કે એવી સમાજ હાલના જેટલી લાખી આકુષ્યવાળી ન થઈ હોત. પરંતુ ધણા જ થોડા એવું માનવાને તૈયાર હશે કે મનુષ્ય બધી જોઈને દોષવાળી સામાજિક પદ્ધતિનું સર્જન કરવાને

પ્રવૃત્ત થયો. પ્રચલિત સામાજિક પદ્ધતિના દરેકે દરેક દોષ મનુષ્યની અંદર જે દોષો પ્રવર્તી રહેલા છે તેનું જ માત્ર પ્રતિબિંબ છે, એવું જરા પણ અચકાયા વગર આપણે કદાચ એક વખત સ્વિકારીએ, તો પણ તેનાથી એ સિદ્ધ થતું નથી કે તેણે ગાંધી જોઈને, અને સંપૂર્ણ વાકેફગીરીથી, પોતાની એ તુટીઓને બ્યવસિયત રૂપમાં ગોઠવી, એવી દોષવાળી સામાજિક પદ્ધતિના સ્વરૂપમાં પ્રચલિત કરી. એવી દોષવાળી સામાજિક પદ્ધતિનાં મૂળ ધણું ખર્ષે તો અગાનમાં જ સમાયલાં હોય છે. ધણી વખત અગાધપણું પણ તેમાં પોતાનો ભાગ ભજવે છે.

ઉપરના કથનના સમર્થનમાં આપણી અર્વાચિન ઔદ્યોગિક પદ્ધતિનાં મંડાણ કેવી રીતે મંડાયાં તેના જ દાખલો લઈએ. તે પદ્ધતિ આગળ ઉપર કેવા સ્વરૂપમાં વિકાસ પામશે તેના જરા પણ ખ્યાલ ચરુઆતમાં ન હતો. પ્રગતિનું જે દરેકે દરેક નવું પગધીઉ મંડાણ તેને હર્ષભેર વધાવી લેવામાં આવતું. તે વખતે કાંઈને પણ “ મૂઢી ” અને “ મજૂરી ” નાં હિતો આવાં વિરોધી હાથમાં ગોઠવાશે એવો સ્વપ્ને પણ ખ્યાલ ન હતો. છતાં પણ જેમ જેમ વિકાસ સધાતો ગયો તેમ તેમ એ પદ્ધતિમાં જે તુટીઓ ગર્ભિત રીતે અસ્તિત્વ ધરાવતી હતી તે ગદાર આવતી ગઈ. એક મનુષ્યને માટે તેનો ધંધો એટલા બધા પ્રમાણમાં વિસ્તૃત થતો ગયો કે ચરુઆતમાં જેનાં નામ પણ એ જાણતો ન હતો એવા સાધનોની મદદ લેવાની તેને આવશ્યકતા ઊભી થઈ. પરંતુ આ હકીકતથી તેને શોક કે દુઃખ જરાયે થતું ન હતું. ઉલટું તેનો તે આનંદભેર સ્વિકાર કરતો, અને છતાંયે એના સ્વિકારથી એક એવી ચેતન-વિહોણી પદ્ધતિ અસ્તિત્વમાં આવી કે જેની અંદર શ્રમ કરનાર મનુષ્ય એ સમસ્ત પદ્ધતિના એક અંગ સમાન માત્ર બની રહ્યો. -જો કે આ પ્રમાણે આ સમય, પદ્ધતિમાંથી મનુષ્યતરફ ધીમે ધીમે

આસરણ ગયું છે તે, તે પ્રમાણે આસરણ જશે, એવો પહેલેથી તેના સંશોધકને કંઈ ખ્યાલ ન હતો. એ માત્ર એની મેળે કુદરતી રીતે એ પ્રમાણે થવું ગયું. પહેલાંની આખીએ પદ્ધતિમાં એ ગર્ભિત રીતે અસ્તિત્વ ધરાવતું હતું. પરંતુ કોઈ તેને જોઈ શક્યું ન હતું, તેમ જ તેને વિશે કોઈ બિવિધ્ય પણ બાપી શક્યું ન હતું.

ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રમાં પ્રધાનપદે જે વિચાર સંચરી રહેલો છે તેનો દાખલો હોય. તે શું છે ? માત્ર એવો જ મેળવવો એ ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રનો પ્રધાન વિચાર નથી. ખરેખરો અને સત્ય વિચાર તો એ છે કે, તેનાથી કંઈ સેવાભાવનાના વિચારોના અંકુરોનો આવિર્ભાવ થઈ શકે, જેટલા મનુષ્યોને જેટલી જરૂર છે તેટલા હજારો મનુષ્યોથી તેની ઉપયોગીતામાં ફાળો આપી શકાય.

ઉત્પાદન કરવું, પૂરકગ પ્રમાણમાં ઉત્પાદન કરવું; ઉત્પાદનના કાર્યને કોઈ એકાદી કલાના કાર્યમાં પરિણમાવે એવી પદ્ધતિનું સૂચન કરવું; ઉત્પાદનને એવા મજબૂત પાયા ઉપર લાવી મૂકવું કે જેથી વધારે ને વધારે દુકાનો અને કારખાનાંઓ બધાએ જાય, અને ધંધાનો વધારે ને વધારે જહોળા પ્રમાણમાં વિસ્તાર થતો જાય, અને અત્યારે છે તેના કરતાં હજારો ખીણ ઉપયોગી ચીજો બનાવવામાં આવે—ખરી રીતે તો આ જ વિચાર ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રમાં પ્રધાનપદ મેળવતો વિચાર કહી શકાય. આ વિચારનો નિષેધ કરવો એટલે પ્રામાણિક મહેનત અને શ્રમને બદલે માત્ર સટોરીયા વૃત્તિમાંથી નફો ઉભો કરવાની વૃત્તિ સેવવી, એ જ, ધંધો એ એક આપ લે, જિવવા જિવાડવાનો, મહાન અને અપ્રતિમ જિવનનો અખતરો છે. બિન્ન બિન્ન બળો અને બિન્ન બિન્ન હિતોનાં સહકારનું તે એક વિશાળ ક્ષેત્ર છે. સેવના સિદ્ધાંતોનો સ્વિકાર ગમે તેવા ખરાબ ધંધાને પણ સુધાર્યા સિવાય રહેતાર નથી.

હવે આ સેવા અને આર્થિક લાભાલાભના સિદ્ધાંતોનો વ્યવહારમાં કેવી રીતે ઉપયોગ કરવાનો છે તેના વિચારો તરફ આપણે વળીએ.

પ્રકરણ ૧૦ મું.

માલ સોંધા કેવી રીતે બનાવી શકાય ?

માલની કિંમત ને ઓછી હશે તો ગમે તેવા સંલેગોની અંદર પણ તેને ખરીદનારા મળી આવ્યા વગર રહેશે જ નહીં, એ વાતની કોઈથી ના પાડી શકાય એમ નથી. ધધાના મૂળભૂત તત્ત્વોમાંનું આ એક સાદામાં સાદું મૂળભૂત તત્ત્વ છે. કેટલીક વખત કાચો માલ, તેની કિંમત ગમે તેટલી હલકી હોય છે છતાં, ખરોખર પ્રમાણમાં વેચાતો જાયતો નથી. ગયે વર્ષે જ આ પ્રમાણેની વસ્તુસ્થિતિ હતી, પરંતુ તેનું કારણ એ હતું કે કારખાનાવાળાઓ અને તેનું વેચાણ કરનારાઓ પહેલાં જે ઊંચી કિંમતનો માલ ભરી રાખવામાં આવ્યો હતો તેનો નિકાલ કરી દેવાના કામમાં પડ્યા હતા. નવા માલના નિકાલનો વિચાર તેઓ કરતા ન હતા. બજાર સ્થિર થઈ ગયા હતા, માલથી તરબોળ થએલાં ન હતાં. માલથી તરબોળ થઈ ગયેલું બજાર ત્યારે મણી શકાય કે ન્યારે ખરીદનારની ખરીદશક્તિ કરતાં માલની કિંમત વધારે હોય એવા પ્રકારની વસ્તુસ્થિતિ ઉભી થઈ હોય.

અયોગ્ય પ્રકારની વધારે ઊંચી કિંમત ધધાની અસ્થિરતાની નિશાની સૂચવે છે, કારણ ન્યારે અસાધારણ સંલેગો હોય ત્યારે જ તે પ્રમાણે થવા પામે છે. જેવી રીતે સાગ્ન અને તંદુરસ્ત માણસનું શારિરિક હવામાન નિયત અને હંમેશા એક સરખું જ લગભગ હોય છે, તેવી રીતે સાગ્ન અને તંદુરસ્ત ગણાતા બજારમાં કિંમતો હંમેશાં એકસરખી અને નિયત જેવી જ રહે છે. માલની અછતની બજાર પડતાં વેપારીઓ જે સદા ઉપર ચઢી જવાની વૃત્તિ રાખે છે તેને લઈને કિંમતોમાં ઉછાળો વાગે છે. દરેક પ્રકારના માલની ને કે

કંઈ અછત નથી હોતી, પરંતુ થોડાક મહત્વના ગણાતા માલની કંઈક અછત હોય છે. ઠાક વખત કદાચ એકાદા જ એવા મહત્વના માલની અછત હોય છે, એટલે વેપારીઓ તેના ઉપર કદપનાના ઘોડા દોડાવી સદો કરવા પ્રેરાય છે. અથવા તો કદાચ એમ પણ બને છે કે માલની અછત ખરી રીતે કંઈ હોતી જ નથી, છતાં ચલણ અગર જમીનગિરિઓમાં કંઈક ઉછાળો આવવાથી ખરીદશક્તિ જાણે ઝપાટાબંધ વધતી હોય એવો ભાસ થાય છે, અને તેના ઉપરથી સદો કરવાની તક પણ વેપારીઓને મળે છે. લઘાઈના વખતમાં જે પ્રમાણે બને તે પ્રમાણે કાં તો ખરેખરી રીતે માલની અછત અને ચલણના ભાવનો ઉછાળો એ બન્નેનો સમન્વય સધાય છે. પરંતુ જિયા ભાવોનું કારણ, અને તેને લાવી મૂકવાના સંજોગો, અમે તે પ્રકારના હોય, તો પણ આ એક વાત નિહાન સિદ્ધ છે કે માણસો એમ માને છે કે માલની અછત આગળ ઉપર થવાની છે એવા ભવિષ્યના વિચારને બળે તેઓ ભાવોમાં ઉછાળો લાવી મૂકે છે. તેમને જરૂરિયાત હોય તેના કરતાં ઘણા વધારે પ્રમાણમાં પોતાના ગુજરાનના સાધનનો તેઓ સંધરો કરી લે છે, કેમકે પાછળથી તેઓને હેરાન થવું પડે નહીં, અગર તો પાછળથી ઘણો નફો મેળવવાની લાલસાથી, માલ પુષ્કળ પ્રમાણમાં ખરીદ કરી રાખે છે. લઘાઈના સમયની માલની અછતોમાંની લગભગ બધી જ અછતો, સદા વૃત્તિને લઈને, અગર જરૂરિયાત કરતાં વધારે પ્રમાણમાં માલ ખરીદ કરી લેવાની વૃત્તિને લઈને, ઉદ્ભવવા પામી હતી.

ઠાક પણ ચીજની ગમે નેટલી અછત હોય એમ ધારીએ, અગર તો તે ચીજનો દરેકે દરેક ભાગ સરકારના હસ્તક કૉન્ટ્રોલ (નિયમન)માં ગયો હોય, તો પણ જે ખરીદનાર માણસ તેની પૂરેપૂરી કિંમત આપવાને ખૂશી હોય તે તે ચીજ, અમે તેટલા

પ્રમાણમાં નોંધતી હોય તેટલા પ્રમાણમાં, મેળવી શકે છે કોઈ પણ માલનો જથ્થો. સારીયે પ્રજાને માટે પૂરતો છે કે નહીં એવું ચોક્કસપણે કોઈ જ જાણતું નથી હોતું. આ બાબતમાં જે કંઈ અંકિડાઓ બહાર પાડવામાં આવે છે તે માત્ર અનુમાનથી જ ગણેલા હોય છે. સમસ્ત દુનિયાની અંદર કોઈ પણ માલનો જથ્થો કેટલો હશે, કેટલો નહીં, તેના અંદાજો, ઉપર કલા તે કરતાં પણ, વિરતૂત હોય છે. અમુક દિવસે, અગર અમુક માસની અંદર, માલનો અમુક જથ્થો ઉત્પન્ન થાય છે, એવું જાણવાનો દાવો આપણે કદાચ કરી શકીએ, પરંતુ બીજે દિવસે, અગર બીજા માસની અંદર, તેનું ઉત્પન્ન કેટલું થશે, કેટલું નહીં તે પહેલાં ઉપરથી કહી શકાતું નથી. એ જ રીતે માલની વપરાશ સંબંધમાં હકીકત છે. અને તેથી કરીને જ સામાજિક વ્યવસ્થાનાં આદર્શ ચિત્રો દોરનારા, અને સ્વપ્નાં સેવનારા સમાજવાદીઓ અને કોમ્યુનીસ્ટોના માર્ગમાં અંતરાયો ખડા થાય છે.

માલની જાત અને કિંમત ઉપર તેના સારાએ વપરાશનો આધાર રહે છે, અને કોઈને એ ખબર હોતી નથી કે ભવિષ્યમાં તે માલનો અમુક ચોક્કસ પ્રમાણમાં જ વપરાશ થશે, કારણ જ્યારે જ્યારે તે માલની કિંમત ઓછી થતી જાય છે ત્યારે ત્યારે ખરીદ-શક્તિનો એક નવો તબક્કો ઉદ્ભવતો જાય છે. દરેક જણ આ વાત સારી પેઠે જાણે છે અને સમજે છે, છતાં પોતાના વર્તનમાં મૂકવાનું તે અવગણ્ય હોય છે. જ્યારે કોઈ એકાદ વખારવાળો જોડી કિંમતે માલ લઈ સંધરે છે, અને પછી જુએ છે કે તે માલ તે કિંમતે ખપતો નથી, ત્યારે ધીમે ધીમે કિંમતની અદર એટલો ઘટાડો કરતો જાય છે કે પછી તે માલ ખપવા માંડે છે. જો તે ડાહ્યો હોય તો વારંધડીએ કિંમતની અંદર કાપકાપ કરીને, પોતાના ઘરાકોની અંદર, વધારે ને વધારે ઓછી કિંમતે તે માલ મળે, એવી

દત્તિ ઉત્પન્ન થવા પામે, તેને હિતેજન આપવા કરતાં એક સામટો મોટો જ કાપ એક વખત કિંમતમાં તે મૂકી દે, અને ગમે તેમ કરીને પોતાની વખારમાંથી તે માત્રને ખસતો કરે છે. સામાન્ય રીતે દરેક જણ એવી આશાને સેવતો હોય છે કે ખોટ પછી એવો સારો નફો મળશે કે જે ખોટને પહોંચી વળશે, પરંતુ ઘણું ખરૂં આ આશા ભયજનક અને વ્યર્થ જ નીવડે છે. જે નફામાંથી ખોટને પૂરી કરવાની હોય છે તે વેપારની મંદીની સ્થિતિ પહેલાંના સમયની અંદર તેની જે સ્થિતિ હતી તેમાંથી મેળવેલો નફો તે છે, છતાં પણ એક એવી મજબૂત માન્યતા પ્રચાર પામેલી જોવામાં આવે છે કે વેપાર એટલે નફા અને ખોટની પરંપરાની આદત્તિ, અને સારો વેપાર એટલે એવો વેપાર કે જેની અંદર ખોટ કરતાં નફાનું પાસું વધુ હોય તે. તેને લીધે કેટલાક માણસો, એવી દલીલ કરે છે કે વેચાણની સારામાં સારી કિંમત એ જ કે જે માલની ઊંચામાં ઊંચી કિંમત આપણને મેળવી આવે. એને જ વેપારની સારામાં સારી નીતિ માનવામાં આવે છે. પરંતુ ખરી રીતે તે તેમ છે એ એક પ્રશ્ન છે. અમને તો એ સારામાં સારી નીતિ હોવાનું કદી જણાયું નથી.

સાધનો ખરીદ કરતી વખતે અમને હંમેશાં એવું જણાયું છે કે તાત્કાલિક જરૂરિયાતો કરતાં વધારે સાધનો ખરીદ કરવાનું ઉપયોગી થઈ પડ્યું નથી. માલ લાવ-લઘવ કરવાના સાધનની સ્થિતિ અસ્તિત્વમાં હોય તેનો વિચાર ક્યાં પછી જ ઉત્પાદનની યોજનાને બધ બેસે, અને તેને માત્ર તદ્દન પૂરતા જ પ્રમાણમાં થઈ ગ્હે, તેટલું જ અમે ખરીદ કરીએ છીએ. જો એ લાવ-લઘવ કરવાના સાધનની વ્યવસ્થા સંપૂર્ણ હોય, અને જોષ્ટતા માલની આવક નિયમિત રીતે અને કોઈ પણ પ્રકારની અગવડતા વગર આવવાની ખાત્રી રહેતી હોય તો પછી નકામો માલનો જથ્થો સંધરી

રાખવો પડે એટલો બધો માલ લઈ જવાની કશી જ જરૂર રહેલી નથી. કાચા માલથી બરેલી ગાડીઓ, ગોઠવી ગમેલા કમ પ્રમાણે, અને થોજી રાખેલા અનુક્રમ અને સંખ્યા પ્રમાણે, આવ્યે જાય છે, અને ઉત્પાદનના કાર્યના ઉપયોગમાં લેવાયે જાય છે. એ રીતે કેટલાયે મૈસાનો બચાવ થાય છે. જો આ માલ લાવ-ત્રાપણ કરવાના સાધનનો વ્યવસ્થા જોઈએ તેવી ન હોય, અને ખરાબ હોય, તો વેપારીએ વધારે મોટા જથ્થામાં માલનો સંધરો કરી રાખવો પડે છે, પરંતુ અમે તો ઘણા વખત અગાઉ સીખ્યા હતા કે સદા માટે પણ પહેલેથી માલ ખરીદ કરી રાખવાની નીતિ કદી અખત્યાર કરવી નહીં. કિંમત જ્યારે જાણે ચઢતી હોય ત્યારે, તેમ થવા માંડે તેના ઘણા વખત પહેલાંથી, માલ ખરીદ કરી રાખવાની દીર્ઘદષ્ટિ બતાવવી, અને તેજના વખતમાં જેમ બને તેમ ઓછો જ માલ ખરીદ કરવો પડે એવી વ્યવસ્થા રાખવી, એવું નામ સારો વેપાર કયો કહેવાય. જો તમે પાઉન્ડના દસ સેન્ટના ભાવે માલ ખરીદો હોય, અને તે જ માલનો પાછળથી પાઉન્ડના વીસ સેન્ટના ભાવ થયો હોય, તો જે વેપારીને આ પાછળના વીસ સેન્ટના ભાવે માલ ખરીદ કરવો પડે તેના કરતાં તમે વધારે ફાયદો જરૂર મેળવવાના જ, અને તેના ઉપર સરસાઈ પણ જરૂર ભોગવવાના જ. એ વસ્તુસ્થિતિ સાબિત કરી આપવાને માટે લાંબી દલીલોની કંઈ જરૂર જ નથી. પણ અમને જણાયું છે કે આ પ્રમાણે દીર્ઘદષ્ટિ વાપરી પહેલેથી માલ ખરીદ કરી રાખવો હંમેશાં સૌને પરવડે એવું નથી બનતું. એ તો અટકળો અને અનુમાનોની હરીફાઈમાં પ્રવેશ કરવા જેવું થાય છે, એ કંઈ સીધો વ્યાપાર કયો કહેવાય નહિ. અમે ઘણી કાળજીપૂર્વક આંકડાની સહાયથી ગણી રાખ્યું છે કે જરૂરિયાત હોય તેના કરતાં વધુ પ્રમાણમાં પહેલેથી ખરીદ કરી લેવાની નીતિ લાંબા સમયે પરવડે એવી

બનતી જ નથી-એકાદ ખરીદીનો નફો ખીજી ખરીદીની ખોટ સાથે સરભર થશે, અને આખરે, એકંદરે જોવા જઈશું, તો ખરેખર કોઈ પણ પ્રકારના લાભ વગર માત્ર મહેનત અને મુશ્કેલીઓ જ આપણે વધારે વેડેલી હશે. અને તેથી અમે જ્યારે અમારે ખરીદી કરવી હોય છે ત્યારે માલનો જે જથ્થો અમારે જોઈતો હોય તે સાગમાં સારી કિંમતે મેળવી શકીએ છીએ. કિંમત ઊંચી હોય તો અમે ઓછો માત્ર ખરીદ કરતા નથી, કે કિંમત ઓછી હોય તો અમે વધારે માત્ર ખરીદ કરતા નથી. જરૂરિયાત કરતાં વધારેના સંબંધમાં બંને બાબતો અનુમાનો અને અટકળોને આધીન રહીને કામ કરવાનું અમે રહેવા જ દબાએ છીએ. પરંતુ આવા દૃઢ નિર્ણય ઉપર આવતાં અમને ઘણા સમય લાગ્યો હતો. આખરે તો ગમે તે વેપારીને આ સદાચિત્તિ પામ્યા ક્યાં વગર રહેતી જ નથી. આ મુશ્કેલીમાંથી ઉગરવાનો એક જ રસ્તો છે, અને તે એ કે જેટલું જોઈએ તેટલું જ ખરીદ કરવું. વધારે નહીં તેમ ઓછું પણ નહીં. એ માત્ર વેપારીને વેપારના એક બચમાંથી તો અવશ્ય મુક્ત કરે જ છે.

આ ખરીદીનો અનુભવ ઘણા લંબાણથી આશ્વેષવામાં આવ્યો છે, કારણ કે તે અમારી વેચાણની નીતિની બરાબર સમજાવ આપે છે. નીચેનો કોઠો તે નીતિનો પૂરાવો પૂરો પાડે છે, અને એ વાત દરેક વર્ષ દરમિયાન માંડીઓનું ઉત્પાદન, અને દરેકની કિંમત, એ બંને સાથે મુકાબલો કરી જોતાં સારી પેઠે સમજાવેલ છે:—

વર્ષ	કિંમત	ઉત્પાદન સંખ્યા
૧૯૦૬-૧૦	૯૫૦ ડોલર	૧૮૬૬૪ માંડીઓ
૧૯૧૦-૧૧	૭૮૦ "	૩૪૧૨૮ "
૧૯૧૧-૧૨	૬૬૦ "	૩૮૪૪૦ "
૧૯૧૨-૧૩	૬૦૦ "	૧૬૮૨૨૦ "

૧૯૧૩-૧૪	૫૫૦ ડૉલર	૨૪૮૩૦૭	ગાડીઓ
૧૯૧૪-૧૫	૪૬૦ "	૩૦૮૨૧૩	"
૧૯૧૫-૧૬	૪૪૦ "	૫૩૩૯૨૧	"
૧૯૧૬-૧૭	૩૬૦ "	૭૮૫૪૩૨	"
૧૯૧૭-૧૮	૪૫૦ "	૭૦૬૫૮૪	"
૧૯૧૮-૧૯	૫૨૫ "	૫૩૩૭૦૬	"

(ઉપરનાં છેલ્લાં એ વર્ષો યુદ્ધનાં વર્ષો હતાં અને એ યુદ્ધના અંગના કામમાં કારખાતું કામ કરતું હતું.)

૧૯૧૯-૨૦	૫૭૫ થી ૪૪૦ ડૉલર	૯૯૬૬૬૦	ગાડીઓ
૧૯૨૦-૨૧	૪૪૦ થી ૩૫૫ "	૧૨૫૦૦૮૦	"

૧૯૨૧ ની સાલની જાગી કિંમતો, તે વખતની આર્થિક હિલપાયલોમાં, ખરેખરી રીતે જાગી નહોતી. આ પુસ્તક જે વખતે લખાઈ રહ્યું છે તે વખતે કિંમત ૪૬૭ ડૉલર છે. આ કિંમતો, દેખાય છે તેના કરતાં, વસ્તુતઃ નીચી જ ગણાય. કારણ માલની ભાત અને ગુણની અંદર અમે ધીરે ધીરે અને મજબૂત સુધારાઓ કરતા જ ગયા છીએ. દરેક ગાડીનો અમે અભ્યાસ પણ કરીએ છીએ, અને એનો ખાસ તપાસ કરીએ છીએ કે એની અંદર કયા એવા વિભાગો છે જેનો વિકાસ કરી શકાય અને બરાબર કામમાં લઈ શકાય. અમારી પાસે હોય તેના કરતાં ખીજા ક્ષેત્રની પાસે પણ વધારે સારો માલ હોય તો અમે તેને જાણી લેવાની છતેજરી ધરાવીએ છીએ, અને એ કારણ લઈને દરેક નવી ગાડી, જે બનીને બહાર પડે છે, તેમાંની અડેક, અમે ખરીદ કરી લઈએ છીએ. સાધારણ રીતે ગાડીને થોડીકવાર વાપરી જોવામાં આવે છે, રસ્તાની કસોટીમાંથી- પસાર કરી જોવામાં આવે છે, પછી તેને વિખેરી નાંખવામાં આવે છે, અને તેનો દરેક ભાગ શેનો અને કેવી રીતે

બનેશો છે તે અભ્યાસપૂર્વક તપાસી જવામાં આવે છે. ડીઅર ઝોર્નની આગુબાગુ કુનિયા ઉપરની દરેક નવી બનાવટની ગાડી-ઓમાંની એકેક ગાડી તો પથરાયલી તમે જરૂર જોશો જ. ત્યારે ત્યારે અમે કોઈ નવી ગાડી ખરીદીએ છીએ ત્યારે ત્યારે તે વાત વર્તમાનપત્રમાં પ્રસિદ્ધ થાય છે, અને કોઈક કોઈક તો એવી સમા-ભોચના પણ, ટીકા રૂપે, કરે છે કે ફોર્ડ પોતાની ફોર્ડ-ગાડી તો વાપરતા જ નથી. ગયે વર્ષે અમે ઇંગ્લાંડની અંદર સારામાં સારી ગણાતી મોટી લેન્ચેસ્ટર ગાડી ખરીદી હતી. એ ગાડી અમારા લૅંગ આયલેન્ડ ઉપરના કારખાનામાં ધણા મહીના સુધી પડી રહી, અને પછી તેને ડેટ્રોઇટ હંકારી જવાનો નિશ્ચય કર્યો. અમારામાંના બીજા પણ ધણા અમારી સાથે હતા. અને લેન્ચેસ્ટર, પેકાર્ડ, ફોર્ડ, અને બીજા એ એક બનાવટની ગાડીઓનું લગર પણ અમારી સાથે જ હતું. ન્યુ યૉર્કના એક શહેરમાં થઇને હું લેન્ચેસ્ટર ગાડીમાં બેસીને પસાર થતો હતો ત્યાં વર્તમાનપત્રના કટલાયે ખમરપત્રીઓએ મને ઘેરી લીધો, અને શા માટે હું મારી પોતાની બનાવટની ફોર્ડ ગાડીમાં હંકારી જતો નહીં હતો તેને માટે પૂછાપૂછ કરી મૂકી. મેં જવાબ આપ્યો. " કીક બાઇ, તેનું કારણ આ છે કે હું હમણાં રજા ભોગવી રહ્યો છું. મારે એવી ખાસ કંઈ ઉતાવળ નથી. ઘેર જ્યારે પહોંચાશે ત્યારે ખરું, એની કંઈ શીકર નથી. ફોર્ડ ગાડીમાં હું નથી બેઠો તેનું કારણ એ જ છે. "

કિંમતમાં ઘટાડો કરવો, કામ આપવાની શક્તિનો વિસ્તાર કરવો, અને વસ્તુમાં સુધારો-એજ અમારી નીતિ છે. તમે જોશો કે કિંમતના ઘટાડાનો પ્રશ્ન અમારે ત્યાં હંમેશાં મોખરે જ રહે છે. કોઈ પણ કિંમતને કામગીરી અમે કદી ગણી જ નથી. અને તેથી કરીને અમે પ્રથમ એટલી હદ સુધી કિંમતમાં ઘટાડો કરીએ છીએ કે જેને પરિણામે માત્ર વેચાણ વધતા પ્રમાણમાં રાખ.

ત્યારબાદ અમે આગળ ધપીએ છીએ, અને કિંમત નક્કી કરવા પ્રયાસ કરીએ છીએ. મૂળ ખર્ચ ખુંટણુની વિગતોની માયાકૂટમાં અમે પડતો નથી. નવી જે કિંમત આંકાય છે તે મૂળ ખર્ચ ખુંટણુના આંકડાને નીચે ને નીચે જ લઈ જાય છે. આને બદલે વધારે સામાન્ય રીત એ છે કે પ્રથમ ખર્ચ ખુંટણુનો આંકડો ગણવામાં આવે છે, અને તેના ઉપરથી કિંમત નક્કી કરવામાં આવે છે. જે કે સંકુચિત અર્થમાં તે પદ્ધતિ કદાચ શાસ્ત્રિય ગણાતી હશે, પરંતુ બહોળા અર્થમાં તો તેને શાસ્ત્રિય બાગ્યે જ કહી શકાય-કારણ, મૂળ ખર્ચ ખુંટણુનો આંકડો જાણવાથી જો એમ જ નક્કી થતું હોય કે સાધારણ રીતે પોસાય, અને બજારમાં વધારે પ્રમાણમાં વેચાણ થાય, એવી કિંમતે તે વસ્તુ તમે બનાવી શકવાના જ નથી, તો પછી તેવો આંકડો પહેલેથી જાણ્યાનો શો અર્થ ? આના કરતાં વધારે મુદ્દાસઃ હકીકત તો એ છે કે, કદાચ કોઈ ચએલા મૂળ ખર્ચ ખુંટણુનો આંકડો નક્કી ગણી કાઢે ખરો, પણ ભવિષ્યમાં એ આંકડો કેટલો થવો જોઈએ કેટલો નહીં તેની ચાકકસ ગણતરી તો તે કાઢી જ શકી ગીતે શકે ? એ કંઈ જાણી શકાય જ નહીં. છતાંયે આ જાણવાની એક રીત છે, અને તે એ કે, કિંમત એટલી સસ્તી રાખવી કે જેથી કરીને દરેક જણ પોતાને જોઈએ તેટલા પૂરતા પ્રમાણમાં એ માલ ખરીદવાને ઉત્સાહ ધગવે—અને સસ્તી કિંમતને લીધે દરેક જણ નફો મેળવી લેવાના ઇરાદાથી વધારે જ ખરીદી કરે છે.

મળુનીના દરો જિંયા રાખવાને લીધે સારે નશીએ મૂળ ખર્ચ ખુંટણુનો આંકડો નીચે જાય છે, કારણ કે મળુરો એને લીધે બદારની બીજી ઉપાધીઓમાંથી મુક્ત રહેતા હોવાથી કામ આપવામાં ધીરે ધીરે વધારે નિપુણ થતા જાય છે. જ્યારે દિવસના આઠ કલાક પ્રમાણે કામ કરવાનું હતું, ત્યારે રોજના પાંચ ડાહરની મળુરીનો

દર બિત્તમમાં બિત્તમ હતો, કારણ તેનાથી મૂળ ખર્ચનો આંકડો ઓછો થતો જતો હતો; એ પાંચ ડોલર કરતાં વળી રોજના ૧૦ ડોલરની મજૂરીનો દર વધારે સસ્તો પડે છે. પરંતુ હવે એ પ્રમાણ ક્યાં જમને અટકશે તે અમે નક્કી કરી શકતા નથી.

અમે આ રીતે જે કિંમત નક્કી કરી હોય છે તે કિંમતે હંમેશાં નફો જ મેળવ્યો છે, અને જેવી રીતે મજૂરીના દર વધતે વધતે કેટલા જિયા રાખવા પડશે તે અમે જાણતા નથી તેવી જ રીતે કિંમતમાં કેટલી હદ સુધી ઘટાડો કરવો પડશે તે પણ અમે જાણતા નથી. ખરી રીતે તો એ બાબતની માથાકૂટમાં પડવાનો જ કંઈ અર્થ નથી.

ધણી ખરાં કામેને માટે યંત્રની સહાયતાવાળો મનુષ્ય, તેની સહાયતા વગરના મનુષ્ય કરતાં, વધારે સારો થઈ પડે છે. અમુક જાતનો માત્ર ઉત્પન્ન કરવાનું, અને બનાવટની અમુક પદ્ધતિથી તે બનાવવાનું, નક્કી કરીને અમે એવા પ્રકારનું યંત્ર બનાવવાને શક્તિ-માન થઈએ છીએ કે જે માનવ દસ્તોના શક્તિને અનેકગણા પ્રમાણમાં વધારી દે છે, અને તેથી તેવા માણસને અમે સેવાનો મોટો હિસ્સો ભોગવવા દઈએ છીએ; મતલબ કે, તેને આમ સાધારણ રીતે મળતાં હોય તેના કરતાં સુખ સગવડનો વધારે મોટો ભાગીદાર બનવાનો હક્ક પ્રાપ્ત કરાવી આપીએ છીએ.

આ સિદ્ધાંતને ખ્યાલમાં રાખીને, મિનજરૂરી વ્યય સામે અમે ચોક્કસ ઉદ્દેશ સાથે મોરચા માંડી શકીએ છીએ. અમારી સંસ્થામાં જે કંઈ સેજ પણ ઉપયોગ વિનાનું હોય છે તેને અમે સ્થાન આપવા ઈચ્છતા જ નથી. અમારી ફેક્ટરીની યાદગીરીનાં સ્મારકો તરીકે મહાન અને ભવ્ય મકાનો ઉભાં કરવામાં અમે બહુ માનતા જ નથી. એમાં રોકેલી થાપણ ઉપરનું બાગ, અને તેને, એના એ

મોખા પ્રભાણે, ચાતુ રાખવામા થતું ખર્ચ, એ માત્ર ને માત્ર ઉત્પન્ન થાય છે તેના મૂળ ખર્ચની અદૃશ્ય નકામો જ વધારો કરનાર થઈ પડે છે એટલે આ ફત્તેહના સ્મારક ચિન્હો તેની મરણ સમયાના સ્મારકો બની ગઈ છે. વહીવટી કામકાજને માટે એકાદ મોટું મકાન કદાચ જરૂરનું ગણી શકાય, પરંતુ મને તો એમા એવો જ વહેમ ગઈ છે કે એ બધું વહીવટી કામકાજના અતિ રેકનું જ કારણ હોય છે અમને કોઈ દિનસ આવા અત્યંત વિસ્તૃત પ્રકારના વહીવટી કામકાજની જરૂર જણાઈ નથી, અને અમે તો અમે ઉત્પન્ન કરેલા માલના ગુણની જાહેરાતથી, નહીં કે તે માન અમે કેવી બન્ય મહેનાતોમા અને મકાનોમા ઉત્પન્ન કરીએ છીએ તેની જાહેરાતથી, બહાર પ્રસિદ્ધિમા આનવાનું વધારે યસદ કરીએ છીએ'

અમુક ધોરણને ધ્યાનમા રાખીને કામ કરવાની પદ્ધતિ વરા ફની આર્થિક બચતમા ધણો વધારો કરે છે, અને માન ઉત્પન્ન કરનારના નફામા એટલી તો મોટી રકમને મેળવી આપે છે કે એ વધારાના પૈસાનું તુ કન્ધુ તે પછુ તે ભાગ્યે જ જાણે છે પરંતુ તેનો પ્રયાતન પ્રામાણિક, શ્રમ પૂર્વકનો અને નિડર હોવો જોઈએ

આમ ' સ્ટેન્ડર્ડાઈઝેશન ' (એક ધોરણ હરાવવું તે) એ આ કિનાનું હેતુ પગથીજ છે. માનને વાપરનારથી આપણે ઘર આત કરીએ છીએ. તેને પમદ પડતી, માફક આવતી ભાત જા. પાછા જઈએ છીએ, અને છેવટે માનને બનાવવાના તમકકા ઉપર આવી અટકીએ છીએ. આમ આ બનાવટ એ સેવાના ધ્યેયનુ સાધન માત્ર બની ગઈ છે

આ ક્રમ ધ્યાનમા રાખવો મહત્વનો છે. હજી સુધી એ ક્રમ પૂરેપૂરો સમજાયો હોય એમ જણાતું નથી કિ મતનો સબધ

પણ સમજાયો લાગતો નથી. હજી એ ખ્યાલ ધર કરી બેઠેલો લાગે છે કે કિંમત તો હંમેશાં ઊંચી જ રાખવી જોઈએ. જો કે ખરી રીતે જોવા જઈએ તો સારો વેપાર-માવનો મોટા પ્રમાણમાં વાપર-બિલ્લો તેની હલકી કિંમત ઉપર આધાર રાખે છે.

અને અહીં એક ખીજા મુદ્દાની પણ નોંધ લેવી જોઈએ. સેવાનું ધ્યેય એટલે તમે ઉત્તમમાં ઉત્તમ જે સેવા આપી શકો તે. અમને એવું ધણીયે વખત કહેવામાં આવેલું છે કે વેપારનું ધ્યેય લોકોને વારંવાર ખરીદ કરવાની ફરજ પડે, એ હોવું જોઈએ, લોકોને હંમેશાં ચાહે એવો ટકાઉ માવ મળે, એ પ્રમાણે પ્રયત્ન કરવો એ કંઈ વેપારનું ધ્યેય સારું કહેવાય નહીં, કારણ એક વખત એવો માવ જેને વેચવામાં આવે તે ફરી તે માવ લેવાની જરૂરિયાત ધરાવશે નહીં.

વેપારનો અમારો સિદ્ધાંત આનાથી તદ્દન ઉલટો જ છે. અમે એ કદખી જ ગકતા નથી કે ધરાકને લાંબા કાળ સુધી ટકા શકે એવો માવ આપ્યા સિવાય આપણે તેની સેવા કરીએ છીએ એવું કેવી રીતે માની શકીએ. અમે જે યંત્ર બનાવવા માગીએ છીએ તે એવા પ્રકારનું બનાવવા માગીએ છીએ કે તેનો વાપરનાર તેને ચિરકાળ સુધી, બગડ્યા વગર, વાપરી શકે. અમારી ગાડી ખરીદ કરનાર તેને થોડો વખત વાપરે એટલે નકામાં થઈ જાય, અગર તે ગાડીની રચના થોડા જ વખતમાં બજારમાં ન મળે એવી કરવી, એ અમને પસંદ નથી. અમારા ઉત્પન્ન કરેલા માવમાંથી એકાદ પણ ચીજ જે માલુસ ખરીદ કરે તેને ફરી તે પ્રકારની ચીજ વારે વારે ખરીદ કરવી પડે, એવી વસ્તુ-સ્થિતિ ઉભી કરવાની અમારી ઇચ્છા જ નથી હોતી. પહેલાંનો જે નમુનો હોય તેમાં જો કંઈ સુધારો વધારો કરવો પડે છે તો તે

અમે એવા પ્રકારનો નથી કરતા કે જેથી એ પહેલાંના નમુનો તદ્દન નિરર્થક જ થઈ પડે. આવા અમારા બધા ઉદ્દેશો હોઈ માત્ર ઉત્પન્ન કરવામાં જે ખર્ચ ખુટણુ થાય તે હંમેશાં ઓછું જ હોય છે, અને અમારા કારખાનાની નીતિ ધીરે ધીરે ક્રિંમતમાં કાપકૂપ કરવાની હોવાથી માલના જથ્થાનું ભારણ હંમેશાં ઊંચું જ રહે છે.

અમે કેવી રીતે ખચત કરીએ છીએ તેના થોડાક વધારે દાખલા લઈ સમજાવીએ. નકામા કકડાઓને પણ કેવી રીતે ઉપયોગમાં લઈ શકાય તે જોવાને માટે હંમેશાં અખતરાઓ કર્યા જ કરીએ છીએ. સિક્કાઓ મારવાની ક્રિયાઓમાંની એકાદ ક્રિયામાં ધાતુનાં પતરાંનાં છ ઇંચીયા વર્તુલો કાપવામાં આવે છે. પહેલાં આ બધા નકામા કકડા તરીકે વપરાયા વગરના રહેતા હતા. આટલો મોટો નિરર્થક જતો વ્યય જોઈને માણસોને કંટાળો આવવા લાગ્યો, અને તેને કેવી રીતે ઉપયોગમાં લઈ શકાય તેને વિશે વિચારો કરવા લાગ્યા. એ ગોળ કકડાઓનો ઉપયોગ થઈ શકે એવું કરવાનો અખતારો કરવા મંડ્યા તો તેઓને જણાયું કે આ જે ગોળ કકડાઓ છે તે રૂડીએટર (મોટરનો પ્રસર્પક) ઉપરની ટોપી-ઢાંકણુ-ને માટે બરોબર ખપમાં આવે એટલા જ માપના, અને એવા જ આકારના, છે. પરંતુ જે ધાતુના તે હતા તે ધાતુ જોઈએ તેટલી જડી અને મજબુત નહોતી. એટલે હતી તેના કરતાં બમણી જડાઈની એવી નાની નાની યાળીઓ તેમણે બનાવવા પ્રયત્ન કર્યો, અને પરિણામે એવાં મજબૂત ઢાંકણુ તેઓ બનાવી શક્યા કે જેને સંપૂર્ણ કસોટીથી પૂરવાર કરી બતાવાઈ શકાયાં. રોજની આવી એક લાખ પચાસ હજાર ગોળ યાળીઓનો અમને ખપ પડે છે. હવે અમને માત્રુમ પડ્યું છે કે બીજી વધારાની વીસ હજાર એવી યાળીઓનો અમે ઉપયોગ કરી શકીએ એમ છે, અને બાકીની બધીનો ઉપયોગ પણ

ધીમે ધીમે અમને જણાશે એવું લાગે છે. આ રીતે, અમે જે એને પહેલાં ખરીદ કરતા હતા તેના કરતાં, હવે દરેકની પાછળ, લગભગ દસ દસ ડૉલર બચાવવાને શક્તિમાન થયા. એ જ રીતે ચાકીઓ પ્રત્યે પણ અમે અખતરાઓ કરી અને તદ્દન નવી જ ઢબની ચાકી અમે બનાવી શક્યા. આને બનાવવામાં બીજા બહારના બનાવનારાઓ વાપરે છે તેના ત્રીજા ભાગનો જ માલ ફક્ત અમારે વાપરવો પડે છે. આ પદ્ધતિને લઈને વર્ષે દહાડે એક મિલિયન ડૉલર બચાવવા માંડ્યા. પહેલાં ડેટ્રોઇટમાં અમે અમારી બધી ગાડીઓ એકઠી કરતા, અને જો કે ખાસ પેકીંગને લઈને માલગાડીઓ અમે એક સામટી પાંચ છ ભરી શકતા, પરંતુ દિવસમાં એવી કેટલીયે હજારો માલગાડીઓ ભરાઈ આવે એવી ત્યાંની જરૂરિયાત હતી. આખો વખત માલગાડીઓ દોડ્યા જ કરતી હતી. એક વખત એક દિવસની અંદર એક હજાર માલગાડીઓ આ પ્રમાણે અમે પૂંક કરી હતી. લાવ-લઈના કરવામાં થતી ત્રુટિસાની અને તેને માટે ભરવા પડતા તૂટતો જ્યારે ખ્યાલ કરીએ છીએ ત્યારે આ ક્રિયા ઘણી ખર્ચાળ થઈ પડતી જણાય છે. પરંતુ હવે અમે ડેટ્રોઇટમાં ચારથી પાંચ હજાર ગાડીઓ એકઠી કરીએ છીએ-અને ત્યાંની જરૂરિયાત પણ એટલી જ હોય છે. આનું કારણ એ છે કે અમે ગાડીના છુટા છુટા ભાગો આખા યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર, આખી દુનિયાની અંદર જ્યાં જ્યાં ગાડી એકઠી કરી તૈયાર કરવાનાં સ્થાનોએ છે તેમાં ત્યાંની વહાણોમાં ભરી મોકલાવીએ છીએ, અને એ ભાગોને એકઠા કરી આખી ગાડી ત્યાં ઉભી કરવામાં આવે છે. વળી કોઈ પણ શાખામાં, કોઈ પણ એકાદો ભાગ અમે અહીં બનાવી મોકલીએ તેના કરતાં વધારે સોંધી રીતે બનાવી શકાય એમ હોય, તો એ ભાગ પણ તે શાખાજ બનાવી લે છે.

ઇંડિયાંડમાં માન્ચેસ્ટર ખાતે આવેલું કારખાનું લગભગ આખીજ ગાડી બનાવી શ્વે છે. આ કાર્ય પદ્ધતિ ખર્ચમાં ઘણો મોટો બચાવ કરે છે, અને સામાન્ય રીતે, ઉદ્યોગના બધા ક્ષેત્રોમાં, જુદા જુદા ભાગોની બનેલી એક આખી ચીજને, તેના જુદા જુદા ભાગો ને ઢેકાણે ઘણી કરકસરતાથી બની શકતા હોય ત્યાં જ બનાવવાથી, તે કેવી સસ્તી અને સરળ બનાવી મૂકાય એમ છે, તેનું જીવતું જગતું દૃષ્ટાન્ત પૂરું પાડે છે. ગાડીમાં ને ને વસ્તુની જરૂર પડે છે તે તે દરેક વસ્તુને માટે આ પ્રમાણેના અમારા અખતરાઓ હંમેશાં ચાલુ જ છે.

બચતની બાબતમાં આ પ્રણાલિકા અમને કેટલી બચત કરાવશે તે અમે જાણતા નથી, અર્થાત્ અમારી બચતનો આંકડો કેટલો મોટો હશે તેનો અમને ખ્યાલ આવી શકતો નથી. અને આ પ્રમાણે કેટલું કરવાથી અમે વસ્તુસ્થિતિના મૂળને પ્રાપ્ત કરીશું તેનો બધો આધાર સંજોગો ઉપર રહે છે. ઉત્પાદનના ભવિષ્યના ખર્ચનો આંકડો માત્ર અટકળી જ શકાય. છતાંય જૂતના કરતાં ભવિષ્યમાં કંઈક વધુ સંતાયલું છે એમ માનવું ડહાપણ બરેલું છે.

પરંતુ ઉત્પાદનનું કેમ ? જીવનની દરેકે દરેક જરૂરિયાતની ચીજ આટલી સસ્તી અને જથ્થાબંધ ઉત્પન્ન કરવામાં આવે તો હુંક સમયમાં જ દુનિયાં આખી માલના જથ્થાથી ઊભરાઇને છલકાઇ નહીં જાય ? શું આથી એક એવી હદ મનુષ્યો આવી નહીં અટકે, કે જ્યાંથી કિંમતની ગણતરી કયો વગર તેમને તેમની પાસે હશે તેના કરતાં રજ પછુ વધારે વસ્તુ લેવાની જરૂરિયાત જ ઉભી થશે નહીં ? અને ઉત્પાદનની ક્રિયામાં માણસો થોડાં ને થોડાં ખપમાં આવતાં જશે તો એ બાકીનાં બધાં માણસોનું શું થવાનું ?

તેઓને કામ શી રીતે મળવાનું અને તેઓની જીંદગી શી રીતે જવાની ?

આપણે અત્રે બીજો મુદ્દો પહેલો જોઈએ.

પ્રશ્ન ખરેખર તેવન વ્યાજબી જ છે. પરંતુ એ પ્રશ્ન પૂછાય છે તે જરાક આશ્ચર્ય લે છે. ઉદ્યોગ ધંધાની ક્રિયાઓને સુધારવા જતાં કયે વખતે માણસો ખરેખર કામ વગરનાં રહ્યાં હતાં ? આગગાડીઓ શરૂ થતાં કાચ ધોડાગાડીના હાંકનારાઓએ પોતાનાં કામ ખોયાં, એ વાત ખરી, પરંતુ એટલે શું આપણે આગગાડીઓને દાખલ થતાં અટકાવવી જ જોઈતી હતી, અને એ ગાડી હાંકનારાઓને જ કાયમના ચાકુ રાખવા જોઈતા હતા ? એ ધોડાગાડીઓ હતી તે વખતે વધારે માણસોને કામ હતું, કે આગગાડીઓને લાંબને વધારે માણસો કામે લાગેલા જણાય છે ? એ જ રીતે મોટરગાડીઓ અને નાની ધોડાગાડીઓ હાંકનારાઓના સંબંધમાં સમજવાનું છે. વળી, જોડા બનાવવાના સંચાઓ આવતાં ધણા મોચીઓ, કે જોડા પોતાને હાથે જોડા બનાવતા હતા, તેમને પોતાની દુકાનો બંધ કરવી પડી. પરંતુ જોવાનું એ છે કે જ્યારે જોડા હાથે બનાવતા ત્યારે કેટલાક શ્રીમંતો જ માત્ર જોડાની એક કરતાં વધારે જોડા શીવડાવતા, અને ધણા ખરા કામ કરનાર લોકો ઉનાળામાં પણ ઉધાડે પગે જ જતા. અને અત્યારે વસ્તુસ્થિતિ એવી બિમી થઈ છે કે ભાગ્યે કોઈ જ જોડાની એક જ જોડ વાપરતું હશે, અને એને લાંબને જોડા બનાવવાનું કામ એ એક વિશાળ ઉદ્યોગમાં પરિણમ્યું છે. એટલે ખરી રીતે જોવા જઈએ તો જ્યારે જ્યારે તમે એવી રચના ગોઠવો છો કે એક માણસ જેનું કામ કરી શકે, ત્યારે ત્યારે તમારા દેશની સંપત્તિમાં તમે એટલો વધારો જ કરી શકો છો—કારણ જે એક

માણસનું કામ બંધ થયું તે બીજા નવા અને વધારે સારા કામની અંદર પરોવાયશે જ રહે છે. જો ઉદ્યોગો બધા આખા ને આખા એક રાતમાં જ માત્ર બદલાઈ જતા હોત, તો કાજલ પડતાં માણસોને ક્યાં ગોઠવવાં, ક્યાં નહીં, તે એક વિકટ પ્રશ્ન જરૂર ઉભો થાત, પરંતુ આવા મોટા ફેરફારો એટલા બધા જલદીથી થતા નથી. હંમેશાં તે ધીરે ધીરે જ થાય છે. અમારા પોતાના અનુભવમાં તો એવું જણાય છે કે માણસના જુના કામના બદલામાં, નવાં વધારે સારી ક્રિયાપદ્ધતિઓ દાખલ થાય છે ત્યાં, તરત જ તે માણસને માટે નવા કામનું દાર ઉઘડેલું જ હોય છે અને અમારી દુકાનોની અંદર જે બને છે તે બીજા દરેક દિશાના ધંધાની દુકાનોની અંદર બને જ છે એમ હું ચોક્કસ માનું છું. પોલાદના ઉદ્યોગોની અંદર પહેલાં જ્યારે બધું હાથે બનાવવામાં આવતું, અને જેટલા માણસો રોકાયલા રહેતા, તેના કરતાં આજ પુષ્કળગણા માણસો રોકાયલા બેવામાં આવે છે. એ પ્રમાણે થયા વગર છૂટકોજ નથી હોતો. તે જ પ્રમાણે હંમેશાં બધે થાય છે, અને તે જ પ્રમાણે હંમેશાં બધે થશે. અને જો કોઈ પણ માણસને એ બાબતમાં શંકા રહેતી હોય તો તેનું કારણ એટલું જ કે તે પોતાના વર્તુલની બહાર લાંબી દષ્ટિ દોઝાવી શકતો નથી.

હવે આપણે પહેલો મુદ્દો તપાસીએ.

અમે માનીએ છીએ કે એક દિવસ એવી હદે આવી અટકવું શક્ય છે કે જ્યારે બધો જાતનો માલ એટલો બધો સરતો અને એટલા મોટા જથ્થામાં બનતો હશે કે જેથી જરૂરિયાત કરતાં ઘણા વધારે પ્રમાણમાં થઈ પડશે. પરંતુ જ્યાં સુધી અમને પોતાને લાગે વળગે છે ત્યાંસુધી એ દરજ્જે પહોંચવાથી અમે ગભરાતા નથી. ઊલટા અમે તો સંતોષથી એ દરજ્જે પહોંચવાની આકાંક્ષા

સેવી રહ્યા છીએ, સારીયે દુનિયામાં એવી વ્યવસ્થા ઉભી થઈ હોય, કે જ્યાં દરેકને જોઈએ તેટલું જથ્થું તેની પાસે જ હોય. એના કરતાં વધુ ભવ્ય અને સુંદર વ્યવસ્થા ખીજી કઈ કદ્દી શકીએ ? અમને ભય માત્ર એ જ રહે છે કે આ સંજોગોએ પહોંચતાં હજી ઘણા વિવ્રજ લાગશે. અમે પોતે જનાવીએ છીએ એ માલના સંબંધમાં આવી વસ્તુરિયતિ ઉભી થવાને ધણી જ વાર છે એમ અમને લાગે છે. જે ખાસ પ્રકારની અમે ગાડી જનાવીએ છીએ તેવી કેટલી ગાડીઓ દુનિયાનું દરેકે દરેક કુટુંબ વાપરવા માગશે, તેનો અમને હજી કંઈ અંદાજ બંધાઈ શકતો નથી. અમે જણીએ છીએ કે ગાડીઓની કિંમત ધીરે ધીરે નીચી જવાથી જે ખેડૂત પહેલાં એક ગાડી વાપરતો હતો તે જ આજે ઘણું ખર્ચ બે વાપરે છે, અને એક ટ્રક પણ ખરીદ કરે છે. જનતા પોતાના વાપરની જરૂરિયાતો બિલકુલ પણ ભૂલ ખાધા વગર પોતાની મેળે મેળવી જ લે છે. દરેક ધંધામાં એ પ્રમાણે થાય છે. જ્યાં સુધી માલની કિંમત ખરોખર રખાઈ છે ત્યાં સુધી ઉત્પાદન વધી પડવાનો સવાલ અમને નડે એમ નથી. જ્યાં કિંમતોને લીધે ખરીદનારની ખરીદ-શક્તિના અભાવમાંથી ખરા ધંધાની જમાવટનો ખરી રીતે ઉદ્ભવ થાય છે, એટલે જો આપણે ધંધો કરવો જ હોય તો પછી માલની જાતને આંચ આવવા દીધા વગર તેની કિંમતમાં જ કાપકૂપ કરવાની રહે છે. એ રીતે કિંમતમાંની કાપકૂપની પદ્ધતિ આપણને ઉત્પાદનની વધારે સુધરેલી, અને નિરર્થક વ્યય ઓછા પ્રમાણમાં થાય એવી, પદ્ધતિઓ શીખવાની અને અમલમાં મૂકવાની ફરજ પાડે છે.

કામ કરનારાઓ અગર ખરીદનારાઓ પાસેથી નફો મેળવી લેવાની વૃત્તિને પોષવી એ ધંધાની સુવ્યવસ્થિત રચીતિ ન કહેવાય. ધંધાની વ્યવસ્થા એવી જનાવો કે જેને લક્ષને નફો પ્રાપ્ત થાય.

જે માલ ઉત્પન્ન થાય તેના ગુણને સસ્તો કરો નહીં; મજૂરીના દરે સસ્તો કરો નહીં; ખરીદનારાઓને વધારે પડે એવી કિંમત તેમની પાસેથી લો નહીં. તમારી કામ કરવાની પદ્ધતિમાં તમારા મગજને ખૂબ પરોવો, હોય તેટલી બધી બુદ્ધિ તેમાં વાપરો, - કરતા હો તેના કરતાં હંમેશાં કંઈ વધારે સારી વસ્તુઓ કરવાનું જ ધ્યેય રાખો. અને આજ રીતે ધધાના સંબંધમાં આવનારા બધા યે પક્ષોની તમે સેવા કરી શકશો, અને તેમને લાભ આપી શકશો.

ઉપર કહ્યું તેમાંનું બધું હંમેશાં જ ચક્ર શકે એવું છે.

પ્રકરણ ૧૧ મું.

પૈસો અને માલ.

માલ બનાવવાના ધંધાનો મુખ્ય ઉદ્દેશ ઉત્પાદનનો છે; અને જો તે ઉદ્દેશ બરોબર ધ્યાનમાં રાખીને કામ ચલુ હોય તો પછી તેના સંબંધી બીજી આર્થિક બાબતોનો બધો વિચાર ગૌણ પદ જ ભોગવે છે-એ બધા વિચારો પછી હિસાબ કિતાબને લગતા થક જાય છે. મારી પોતાની આવી આર્થિક ઘટનાઓ બહુ સરળ હોય છે. મેં ધંધાની શરૂઆત રોકડેથી ખરીદ વેચાણ કરવાની નીતિથી કરી. હમેશાં રોકડ નાણાંની મોટી રકમ હું હાથ ઉપર રહેવા દેતો. એ રોકડ નાણાંના વટાવની રકમનો હું પૂરેપૂરો લાભ લેતો, તેમ જ ઈંદ્રમાં મૂકેલી ચાપણોના બ્યાજની રકમોને પણ હું એકઠી થવા દેતો. ઈંદ્ર એટલે પોતાના પૈસા સહીસહામત રહે, અને સગવડતાથી રાખી શકાય, એવું એક સ્થાન, એમ હું માનું છું. જે કાંઈ આપણે, આપણા હરીફના ધંધાને આપણા પોતાના હસ્તગત કરી લેવાના વિચારો અને ધમપછાડાઓમાં, મુમાવીએ છીએ, તે જરૂર માનજે કે આપણે આપણા સ્વતંત્ર ધંધાની ખીલવણીના પ્રયત્નોમાંથી જ મુમાવીએ છીએ, આર્થિક બાબતોના નિષ્ણાત થવામાં જે પગો આપણે મુમાવીએ છીએ, તે ઉત્પાદનના કાર્યમાંથી જ આપણે ઓછી કરીએ છીએ. માલ બનાવવાના ધંધાને આર્થિક સમવડો અને સવલતો આપવાનું સ્થાન, તે માલ જ્યાં બનતો હોય તે કુકાન છે, નહીં કે ઈંદ્ર. આ ઉપરથી હું એમ કહેવા નથી માગતો કે એક ધંધાદારી માણસે આર્થિક બાબતો સંબંધી કંઈ જ પણ જાણવાની જરૂર નથી. પણ મારુ કહેવું એટલું જ છે કે, જોઈએ તે કરતાં વધારે જાણે, તેના કરતાં જોઈએ તે કરતાં ઓછું જાણે, તેા કંઈ હરકત નથી, જિલ્લું તે જ વધારે મારુ છે. કારણ

જો એ એવી બાબતોમાં જોઈએ તે કરતાં, વધારે નિષ્ણાત થઈ ગયો હશે, તો એને એવો ખ્યાન કરવાની ટેવ પડી જશે કે પૈસા કમાવા કળતાં તે જીછીના લઈ શકશે, અને એ જીછીના લીધેલા પૈસા પાછા આપવાને માટે પણ પાછા ખીજ વધારે પૈસા તે જીછીના લઈ શકશે, અને એ રીતે એ પોતે એક ધધાદારી માણસ બનવાને બદલે નોટો અને જમીનગિરિઓના થોડે થોડે અદ્દર રાખનારા જાદુગર તરીકે બહાર પડશે.

જો તે આ જાદુનો પૂરેપૂરો નિષ્ણાત હોય તો ભલે, એ પદ્ધતિ એને મુખારક હો. પરંતુ એકાદ દિવસ તો જરૂર એ પોતાની ગણતરીમાં ભૂલ ખાધા સિવાય રહેવાનો નથી, અને એમ થશે ત્યારે તેણે એકઠો કરેલો આખોયે ઢગલો તેની આગળખાણુ કકડબસ કરીને વેરાઈ ગયેલો તે બોશે. માત્ર બનાવવાનો ધધો અને બેઠકોગનો ધધો એ બન્નેને સેજબેજ કરી ગુચવાડો ઉભો કરવો જોઈએ નહીં. પરંતુ એવું ચોક્કસ જણાય છે કે ધણાખરા ધધાદારી માણસો બેઠકોગમાં પરોવાઈ જવાની વૃત્તિ સેવતા હોય છે, અને ધણાખરા બેઠકોગ ધધામાં પરોવાઈ જવાની વૃત્તિને સેવી રહ્યા હોય છે. આ વૃત્તિ ધધો અને બેઠકોગ બન્નેના સત્ય સ્વરૂપને કેવળ કુરૂપ જ બનાવી મૂકે છે, અને અંતે બન્નેને સરખી રીતે તુકસાનકતી થઈ પડે છે.

અમે જો આર્થિક બાબતોમાં સંડોવાયા હોઈએ તો તે માત્ર નિર્દેશાત્મક રીતે જ. કેટલાક વર્ગો પહેલાં એક એવી અથવા ઉડી હતી કે ધી ફ્રાંડ મોટર કંપની ઉપરનો 'માલકી હક ધી રેન્ડ' એનાઇલ કંપનીવાળાનો હતો. આ અથવા નકારવાને માટે અમારે આર્થિક ક્ષેત્રમાં ઉતરવું પડ્યું હતું. એ પ્રસંગની સાથે સાથે ખીજ ઠાઈ પૈણુ ધધાની સાથે અમારો સંબંધ છે એ વાતનો પણ અમે ૧૫૭૮ ઇન્કાર કર્યો હતો. મઘ સાલ જ એક રમુજ અથવા એવી

ઉરાડવામાં આવી હતી કે અમે યોગ્ય સ્ક્રીટમાં પૈસો મેળવવા માટે શ્રદ્ધાં ભારી રહ્યા હતા. એ અપ્પાને નકારવાની માથાફટમાં જ હતું તો ન પડ્યો. દરેક વસ્તુનો જાહેર નિષેધ કરવામાં પણ પહોં વખત નકામો જાય છે. તેને બદલે અમે એવું સાબીત કરી આપ્યું કે અમારે એક રાત્રી પાછની જરૂર નહોતી. અને ત્યાર પછી એ અપ્પા કયાંયે દબાઈ જવા પામી છે કે ફરી એ પ્રમાણે કહેવાની ઠાઈની હવે જીગર ચાલતી નથી.

આનો અર્થ એ નથી કે પૈસા ઉછીના બેવાની પદ્ધતિથી જ અમે વિફલ છીએ. સ્વતઃ બેંકરો સામે પણ અમને કંઈ વિરોધ નથી. પરંતુ ઉછીના લીધેના પૈસા પ્રામાણિક કામનું ગૌરવભયુ પીરદ ઝડપી બેવાના જે પ્રયાસો કરતા જણાય છે તેની સામે અમારો સખ્ત વિરોધ છે, તેમ જ ધધાને જણે તેના એકાદા તણુચની માફક ફડચાડ્યા કરવા જેટલી જ મહત્તા આપતા. હોય એવા પ્રકારના બેંકરોની સામે પણ અમને કંઈ વિરોધ છે. ખરી વાત એ છે કે પૈસો, ઉછીનો વ્યવહાર, અને આર્થિક સવનતો, સામાન્ય રીતે, તેમને પોતાને યોગ્ય જે જે સ્થાનમાં હોય ત્યાં જ રહેવા દેવા જોઈએ, અને તે પ્રમાણે થઈ શકે તેને માટે દરેક જણે પ્રથમ એ વિચાર કરવો જોઈએ કે પૈસાની જરૂર શેને માટે છે, અને કેવી રીતે તે પાછા આપવાના છે.

પૈસા તો ધંધાનું એક સાધન માત્ર છે. ધંધારૂપી યત્રનું તે એક અંગ માત્ર છે. જેવી રીતે તમે એક લાખ ડોલર ઉછીના લો છો, તેવી જ રીતે, જે તમારા કામની અંદર કંઈ મૂડેની ઉમી થવા પામી હોય તો, એક લાખ ચામડાના પટાઓ પણ ઉછીના લઈ શકો છો. વધારે ચામડાના પટા બેશો તેથી એ મૂડેની કંઈ દૂર થવાની નથી; તેમ જ વધારે પૈસા ઉછીના બેશો તેથી પણ એ ટળવાની નથી. એવે વખતે તમારી મગજશક્તિ અને વિચારશક્તિને

વધારે ડહાપણુ બરેલી રીતે અને ધિરથી ચલાવવાથી જ તે મૂરકેડી કંઈક અંશે ટળી શકશે. જે ધંધો પોતાની પાસે જે છે તેના અવળો જ ઉપયોગ કરે છે, તે ભવિષ્યમાં પણ પોતાને જે મળશે તેના પણ અવળો જ ઉપયોગ કરશે. મુદ્દાની વાત, એ અવળે માર્ગે થતા ઉપયોગને મટાડવાની છે. એ થશે, એટલે જેવી રીતે મદવાડ પછી સાજુસમુ ચએલું માનવ-શરીર ફરી પાછુ શુદ્ધ બોલી મેળવવા માંડે છે, તેવી રીતે ધંધો પોતે પોતાના પૈસા પાછા મેળવતો થઈ જશે.

હિંદીનું લેવાની ટેવ, મહેનત ન કરવી પડે તેના એક બાનારુપે, સહેલાઈથી, જ્યારે અને ત્યારે, અમલમાં મૂકી શકાય એવી છે. આજસ અને મિથ્યાભિમાનનું તે મૂળ બની રહે એવી છે. કેટલાક ધંધાદારી માણસો વસ્તુસ્થિતિની જાતે અંગત માહિતિ લેવાથી આજસી જાય છે, જ્યારે કેટલાક વળી એટલા બધા મગરુર હોય છે કે પોતાના હાથે શરૂ થએલું કોઈ પણ કામ ખોટું થાય જ નહીં, એવું મક્કમ પણે માનતા હોય છે, અને એ માન્યતાને આધારે જ પોતાનો બધો વ્યવહાર ચલાવે જાય છે. પરંતુ, કુદરતમાં જેમ ગુરત્વાકર્ષણના નિયમો પ્રવર્તી રહેલા હોય છે, અને સારીયે કુદરતને તેને આધારે જ ચાલવું પડે છે, તેવી રીતે વ્યાપાર ધંધાના ક્ષેત્રની અંદર પણ તેવા કેટલાક ખાસ નિયમો પ્રવર્તી રહેલા હોય છે, અને તેવા નિયમોની વિરુદ્ધ ચાલવાનું જે સાહસ ખેડે છે તે તેનું પરિણામ ભોગવ્યા વગર તેમાંથી છટકી જઈ શકતો નથી.

ધંધાનો વિસ્તાર વધારવાને માટે, તેને ખિલવવાને માટે, પૈસા હિંદીના લેવા પડે તે એક વાત; જેરબ્યવસ્થા અને નિરર્થક જતાં વ્યયની ખોટ પૂરી કરવાને માટે, પૈસા હિંદીના લેવા પડે તે તદ્દન જુદી જ વાત છે. એ બીજી બાબતને માટે પૈસાની તમને ખરી રીતે જરૂર હોતી જ નથી. કારણ પૈસો જાતે કંઈ કામની ખોટ

પૂરી પાડી શકે જ નહીં. વ્યયને અટકાવવો હોય તો કરકસર કરવી જોઈએ; ગેરવ્યવસ્થાને અટકાવવી હોય તો વધારે મગજશક્તિ વાપરીને છુદ્ધિપૂર્વક કામ કરવું જોઈએ. સુધારાના આ બંને ઉપાયો પૈકી એકને પૈસા સાથે કંઈ સંબંધ નથી. ઊલટું, કેટલાક સંલોભીની અંદર પૈસો તેઓના દુસ્મનના કામની મરજ સારે છે. ઉઝીનું લેવાની ટેવ, કેટલાક સંલોભીમાં, દારુડિયાની ટેવને મળતી આવે છે. કારણુ દારુડિયો પણ પહેલાનાં દારુની અસરને મટાડવાને માટે જ ફરી દારુનો ખીજો ખાલો મોટે માડે મારે છે. પરંતુ તેનાથી કંઈ જે અસર ઉપજાવવા ધારી હોય છે તે ઉપજાવી શકતી નથી. માત્ર મુશ્કેલીનો તે વધારો જ કરી મૂકે છે. પોતાના ધંધાની અંદર જ્યાં જ્યાં નમણું પાસુ જણાય ત્યાં ત્યાં તેને બરોબર સૂખણું કરવામાં વખત ગાળવો એ નવી પૈસાની મુડી, ગમે તો સાત ટકાના વ્યાજે, ઉઝીની લેવામાં આવે તેના કરતાં વધારે લાભદાયક ચર્ષ પડે એમ છે.

ધંધાની અંતર્વેદનાઓને બરાબર સમજીને તેના ઉપાયો કરવાની જરૂર છે. ધંધો લોકોની જોડે વેપાર કરવામાં સમાયલો છે. પરંતુ તેનો ખરો અર્થ એ થાય છે કે તેણે એ લોકોની જરૂરિયાતોને પૂરી પાડવાનો માર્ગ પકડવો. તેમને જેની જરૂર હોય તે જો તમે બતાવો, અને એ એમને સહેલાઈથી મળી શકે એવી કિંમતે વેચવાનું ગણો, તો જ્યાં સુધી એ ધંધાની જરૂરિયાત હશે ત્યાં સુધી તમે તમારો ધંધો ધણી સુખેથી કરી શકશો. લોકોને, જે તેમને મદદરૂપ થઈ પડતું હોય, તે લેવાની કુદરતી રીતે જ હોંસ હોય છે.

વળી તે ચીજ બનાવવાની ક્રિયા ઉપર પણ તમારે સતત દેખરેખ રાખવી જોઈએ. સાંચાઓ લાંબે કાળે ધસાઈ જ જાય છે, અને તેઓને બદલે નવા લાવવા પડે છે. માણસો પણ જાંગા ત્રાજે જોયરા આબસુ અને દરદાર વગરના ચર્ષ જાય છે, અને દુવો,

અમુક માણના ઉત્પાદનને માટે, માણસો અને સાંચાઓના એકત્રિત સંગઠનથી, ઉભો થએલો એક વ્યવહાર માત્ર જ છે. એમાં પણ માણસો અને સાંચાઓ સુધારવા, બદલવાની જરૂરિયાતો ઉભી થાય છે. કેટલીક વખત ઊંચી જૂમિકાએ વિરાજમાન થએલા માણસોને જ આવી ચીમકીની વધારે જરૂર હોય છે. વેપાર કરવાની ખરાબ પદ્ધતિઓને લીધે ધંધો ન્યારે ખરા ગુંચવાડમાં પડી ગએલા જેવો ધમ્મ જાય છે, ધંધો ન્યારે તેના એક અગર વધારે અંગો ઉપરની પૂરતી દેખરેખના અભાવે શિથિલ અગર માંદા જેવો ધમ્મ જાય છે, ન્યારે ધંધાના કાર્યવાહકો પોતાની ખુરશીઓમાં લાંબા ધમ્મ સુખચેનથી પડો રહે છે, અને એવી આશાઓ સેવે છે કે પોતાને આ સ્થિતિમાંથી કોઈ પણ રીતે ખસવાનું જ નથી, ધંધો ન્યારે કાર્ય કરવાનું વિશાળ ક્ષેત્ર, કે ન્યા કામ કામ ને કામ જ કરવાનું હોય છે એવો નહીં, પરંતુ તેના જ ઉપર જિવારો ગુમરવાના વાવેતર કરેલા ખેતર સમાન ધમ્મ રહે છે, ત્યારે મુરડેલીઓ તમને જરૂર ઘેરી બેશે. એક સુંદર સવારે તમે જાગશો અને જોશો કે ધંધો તો તમે પહેલા કરતા તેના કરતાં વધારે ખડોળા પ્રમાણમાં ખેડો છો, પરંતુ મળતરે તેમાંથી તમને ધણું જ ઓછું મળે છે. પૈસાની તાણ તમે અત્યુભવતા હશો. પૈસા તો તમે ઉછીના લઈ રહો છો, અને તે પણ ધણી સહેલાઈથી. લોકો તો તમારા ઉપર પૈસાના ઢગલે ઢગલા હાવવતા હશે. એકાદ જુવાન ધંધાદારી માણસ આ લાલચમાં તરત લોભાય છે. પરંતુ જો તમે પૈસા ઉછીના લેવા માંડશો તો ધંધો બેહલાયવામાં જો અનિષ્ટ છે તેને જ ગ્રેલટું વધુ ઉત્તેજન આપતા જઈ જશો.

જો કે જાગે છે એ વિરોધાભાસ જેવું, પરંતુ ખરી રીતે જોવા જઈશું તો જણાશે કે એક ધંધાદારી માણસને પૈસા ઉછીના લેવાની જરૂર ત્યારે જ પડે છે કે ન્યારે ખરેખરી રીતે તેને

પૈસાની જરાયે જરૂર હોતી નથી. મતલબ કે, તે સંબંધમાં જે કરવાનું હોય છે તે તેણે જાતે પોતે જ કરવાનું હોય છે. તેના અદલામાં પૈસાની મદદ-તેને કંઈ ઉપયોગી થઈ પડે એમ નથી હોતી. પોતાનો ધંધો જે ઉત્તમ સ્થિતિમાં હોય, અને તેને વિસ્તૃત કરવાની ખાસ કંઈ જરૂર હોય તો સામાન્ય રીતે પૈસા ઉછીના લેવા એ સહિસકામત છે. પરંતુ ધંધાની ગેરવ્યવસ્થાને લીધે જે તેને પૈસાની મદદની જરૂર લાગતી હોય, તો ખરી રીત એ છે કે એ ધંધામાં સ્વયં ઓતપ્રોત થઈ જવું, અને અંદર ખાતેથી જે દુઃખ કે દર્દ હોય તેનો ઇલાજ કરવા તરફ પોતાન બધા પ્રયત્નોને વાળવા-બહારથી પૈસા ઉછીના લાવી લાવી, પોલીસ (રૂઝો પાટો) બાંધી, યામડીબડ કરવું, એ બિલકુલ યોગ્ય નથી.

મારી આર્થિક નીતિ મારી વેચાણ નીતિના પરિણામ રૂપે જ છે. હું એવું માનનારો છું કે થોડે નફે વધારે ચીજો વેચવી, એ વધારે નફો થોડો ચીજો વેચવા કરતાં વધારે સારું છે. કારણ તેમ કરતાં વધારે માણસો તેને ખરીદ કરે છે, અને એને લીધે વધારે માણસોને સારી મજૂરીના દરો મળે છે, અને તે તેમની રાજી પૂરી પાડે છે. ઉત્પાદનની નવી નવી યોજનાઓ રચવાનું, મંદીના જોરનો વિનાશ કરવાનું, અને કામ આપ્યા વગરના આજસુ કારખાનાનો બોલો નાહક ઉપાડવાની ઉપાધિભાથી મુક્ત મેળવવાનું-એ બધું એવી નવી નીતિને લીધે શક્ય બને છે. કેટલાકે સંકુચિત દષ્ટિવાળા ધંધાદારોઓ કિંમતને ઓછી કરવી એટલે ધંધાની આવક ઘટાડવી એવું માને છે. આવું માનસ ધરાવનારા સાથે વ્યવહાર કરવાનું ઘણું મુશ્કેલ છે. કારણ એવો માણસ ધંધો શી વસ્તુ છે તેના મૂળ-જૂત જ્ઞાન માત્રથી જ વંચિત હોય છે. દાખલા તરીકે, બ્યારે હું ગાડીદોઢ કિંમતમાં એંશી ડોઢરનો ઘટાડો કરવાનો વિચાર કરતો હતો, ત્યારે મને એક વખત પૂજ્યામાં આવેલું કે પાંચ લાખ

ગાડીઓ જે ઉત્પન્ન કરવામાં આવે તો આને લીધે કંપનીને ચાળીસ મિલિયન ડૉલરની આવક થતી નહીં શું ? અલબત્ત, જે આપણે ઘટાડેલી કિંમતે માત્ર પાંચ લાખ ગાડીઓ જ વેચીએ, તો તો આવક ચાળીસ મિલિયન નેટલી ઓછી થાય. પરંતુ આ એક ગણીતની એવી અગ્નયળી ભરેલી મણત્રી છે કે જેને વ્યાપારની વિશાળતા સાથે કંઈ જ સંબંધ નથી; કારણ ત્યાં સુધી કિંમત તમે ઓછી કરતા નથી ત્યાં સુધી તમારા માલના વેચાણનું પ્રમાણ વધતું નથી, અને તેથી ધંધો અસ્થિર જ લાગ્યા કરે છે.

હવે ધંધો જે વધતો જતો ન હોય, તો અવશ્ય તે ઘટતો જ જવાનો, અને એવો ઘટતો જતો ધંધો પૂરકળ આર્થિક મદદની અપેક્ષા રાખે છે. પ્રાચિન ધંધાનો સિદ્ધાન્ત જ એ હતો કે માલની કિંમત હંમેશાં ઊંચામાં ઊંચી જ રહેવા દેવી; પરંતુ અર્વાચિન ધંધાનો સિદ્ધાન્ત તેનાથી ખરેખર તદ્દન ઉલટો જ છે.

જેકરો અને ધારાશાસ્ત્રીઓ આ હકીકતને ભાગ્યેજ પિછાની શકે છે. સ્થિરતાને આંતરિક જેમની સાથે તેઓ સેળમેળ કરી શું ચલાવે છે તેનો ઉલ્લેખ કરી શકે છે. માલની કિંમત સ્વેચ્છાએ ઘટાડવી જોઈએ એવું તેઓના મગજમાં ઉતરી રાકતું જ નથી. અને તેથી જ સામાન્ય પ્રકારના એકાદ જેકર કે ધારાશાસ્ત્રીને ધંધાની વ્યવસ્થા જે સોંપી હોય તો જરૂર તે આપણને કુંક મુદતમાં મૂશીબતોમાં ટાલી શકે. કિંમત ઘટાડવાને લીધે ધંધો ઘણો વિસ્તૃત થાય છે, અને આર્થિક મદદનો સગાલ એક ડોરોણે રહી જાય છે. અમને નફો હંમેશાં ઘણા મોટા પ્રમાણમાં જ મળતો રહ્યો છે. એક ચીજ ઉપરનો વૈયક્તિક નફો જે કે અમને થોડો હતો, પરંતુ સામુદાયિક નફો હંમેશાં મોટો જ થતો. નફો કાયમને માટે એકનો એક જ આગ્યે જાય એવું જનતું નથી. કિંમત ઓછી કરતાં, પ્રથમ થોડો વખત, નફો ઓછો જ હોય છે, પરંતુ ધીરે ધીરે, કરકસરથી કામ

ચેતાં, નકાનો આંકડો હતો જ નવા માંડે છે, એ નફો ડિવિડન્ડ (નફો ઉપરનું વ્યાજ) તરીકે ભાગીદારોની અંદર વહેંચી નાંખવામાં આવતો નથી. ડિવિડન્ડ (નફો ઉપરનું વ્યાજ)ની રકમ હંમેશાં ઓછી જ આપવાનો મારો આગ્રહ હોય છે, અને અત્યારે કંપનીના કોષ એવા સ્ટોક-હોલ્ડરો (સ્ટોક ધરાવનારાઓ) નથી કે જેઓ ખીજી નીતિને પસંદ કરે. નકાના અમુક થોડા ટકા ઉપરાંતનો નફો, એ ધંધાનો ખુદનો જ, માલિકનો છે, નહીં કે તેના સ્ટોક-હોલ્ડરો (સ્ટોક ધરાવનારાઓ)નો, એવું હું માનું છું.

મારા વિચારને મળતા થતા સ્ટોક-હોલ્ડરો (સ્ટોક ધરાવનારાઓ) કહતે તે જ હશે કે જેઓ ધંધામાં ઉદ્યમથી પરાવાપક્ષ રહેતા હોય છે, અને જેઓ કંપનીને માત્ર એક સેવાનું સાધન, નહીં કે પૈસા એકઠા કરવાનું યંત્ર, ગણતા હોય છે. જે વધારે નફો થાય તો તે નકાનો અમુક ભાગ પાછો ધંધામાં જ વાપરવો જોઈએ, કે જેથી સેવા આપવાને તે ધંધો વધારે લાયક બને, અને થોડાક ભાગ ખરીદનારાઓને પણ પહોંચવો જોઈએ. એક વર્ષે અમે ધાર્યો હતો તેના કરતાં અમને એટલા બધા મોટા પ્રમાણમાં નફો મળ્યો કે અમે અમારી રવેચ્છાથી અને રાજીખુશીથી અમારી ગાડી ખરીદ કરનાર દરેકને પચાસ ડૉલર તો પાછા આપ્યા, કારણ અમને એવું જ લાગ્યું કે અબજોલાં પણ એટલી કિંમત અમે તેની પાસેથી વધારે જ લીધી ગણાય. મારી આર્થિક નીતિ આ 'દુનિયાની હોનારો લીધે, અમારી કંપની સામે, કેટલાંક વર્ષો પહેલાં, વધારે પ્રમાણમાં ડિવિડન્ડ (નફો ઉપરનું વ્યાજ) વહેંચવાની ફરજ પાડે તેવો એક દાવો કરવામાં આવ્યો હતો. અને તેની અંદર એક સાફી તરીકે મેં એ નીતિનો સાર, તે વખતે જો હતો, અને અત્યારે પણ જે અમલમાં છે તે, મારી જુથાનીમાં કહી સંભળાવ્યો હતો. તે નીચે સુજન્ય છે:—

“ પ્રથમ, હું એવું માનનારો છું કે વ્યાજબી, પરંતુ થોડે નફે વધારે ગાડીઓ વેચવી એ વધારે નફે થોડી ગાડીઓ વેચવા કરતાં વધારે સારું છે. હું આ પ્રમાણે માનું છું તેનું કારણ એ છે કે તેને લીધે વધારે માણસોની સંખ્યા ગાડી ખરીદ કરી શકે છે, અને તેના ઉપયોગ કરી શકે છે, તેમ જ તેને લીધે વળી વધારે માણસોને સારી રોજિંદા કામ પણ મળી શકે છે. મારા જીવનના આ ખાસ ઉદ્દેશો છે. અને તેને જો હું પરિપૂર્ણ ન કરું, અને સાથે સાથે મારા પોતાના માટે, તેમ જ મારી સાથે ધંધામાં સંબંધ રાખનાર અનેક મનુષ્યો માટે ન્યાયયુક્ત અને વ્યાજબી એવો થોડો ધણો પણ નફો ન રાખું, તો હું એક્સ નિષ્ફળ નિવડ્યો બેખાઉ.

આ નીતિ હું માનું છું કે સારી છે, કારણ કે તેનાથી સેવકા બધા આદર્શો પાર પડે છે.

આટલું એક્સ માફ રાખજો કે જેટલી જેટલી વખત ગાડીની જાતને, અગર તેના ગુણોને, હાની પહોંચાડ્યા વગર, કિંમતમાં કાપકૂપ તમે કરી શકો છો, તેટલી તેટલી વખત તે ગાડી ખરીદનારાઓની બાવી સંખ્યામાં તમે વધારો જ કરો છો. આ તદ્દન સાદી સમજની વાત છે. કારણ ચારસો ચાળીસ ડોલરની કિંમતે એક ગાડી જેટલા માણસો ખરીદશે, તેના કરતાં ગાડીની કિંમત જો ત્રણસો સાઠ ડોલર હશે તો તેને ખરીદનારા વધારે માણસો બહાર પડશે. ચારસો ડોલરની કિંમતના પ્રમાણે, અમારી ગાડી ખરીદનારા લગભગ પાંચ લાખ માણસો હતા, પરંતુ ત્રણસો સાઠ ડોલરની કિંમતના પ્રમાણમાં, મારો અંદાજ છે કે, વર્ષે દહાડે, અમે આઠ લાખ માણસોને અમારી ગાડી વેચી શકીશું—મતક્ષય કે, દરેક ગાડી દીઠ નફો એછો, પરંતુ ગાડીઓની સંખ્યા ખપવામાં વધારે થશે, વધારે અમીનિવિઓનું પોપણ થશે, અને છેવટમાં અમને મળવો જોઈએ એટલો બધો નફો અમને જ મળશે.

અને મારે અહીં ખુલ્લેખુલ્લું જણાવી દેવું જોઈએ કે અમારી ગાડીઓ ઉપર અમારે અડળક નફો કયો જોઈએ એવું કું માનતો જ નથી. ચોખ્ખો નફો લેવો એ જ ખરું છે. વધારા પડતો નફો લેવો એ ખોટું છે. આવી માન્યતાને આધારે મારી ધંધાની નીતિ ધડાયલી છે.”

સામાન્ય પ્રચલિત અભિપ્રાયની સાથે આ મારી નીતિ સંમત થતી જણાતી નથી. કારણ સામાન્ય અભિપ્રાય એવો છે કે ધંધાની ઠેક સુધીની વ્યવસ્થા એવી હોવી જોઈએ કે તેમાંથી વધારેમાં વધારે રોકડ નફો રટોક-હોફરો (રટોક ધરાવનારાઓ) મેળવી શકે. આને લીધે જ સામાન્ય રીતે જે અર્થ કરવામાં આવે છે તે અર્થ-માંના રટોકહોફરો (રટોક ધરાવનારાઓ)ની મને મિનકુદ જરૂર જ નથી. તેઓ કોઈ પણ રીતે સેવા કરવાની શક્તિને મદદગાર થઈ પડતા નથી. મારી અભિપ્રાય તો એવી છે કે વધારે ને વધારે માણસો ને કું કામે લગાડી શકું, અને જે ઔદ્યોગિક પદ્ધતિની અમે સ્થાપના કરવા માગીએ છીએ તેના અંગના લાભો વધારે બહોળા પ્રમાણમાં ફેલાવી શકું. અમારે તો મનુષ્યોનાં જિવનો અને તેમનાં ઘરો બાંધી આપવામાં મદદકર્તા થઈ પડવું છે. અને તેને માટે જરૂરનું એ છે કે નફાનો મોટામાં મોટો ભાગ પાછો ઉત્પાદનનીય કામમાં જ વપરાય. એટલે કામકાજ વગરના અને આજસુ રટોક-હોફરો (રટોક ધરાવનારાઓ)ને માટે અમારે સ્થાન જ નથી.

કોઈ પણ પ્રસંગે મજૂરીના દરો ઓછા કરવા, અગર ડિવિડન્ડ (નફા ઉપરનું વ્યાજ) કાઢી નાંખવાં, એ જે વચ્ચે શું સારું, એ નક્કી કરવાનો સવાલ ઉભો થાય, તો કું ડિવિડન્ડ (નફા ઉપરનું વ્યાજ) કાઢી નાંખવાની તરફેણ કરું. એવો પ્રસંગ આવે એવું મને લાગતું નથી, કારણ મેં જણાવ્યું છે તે પ્રમાણે મજૂરીના દરો ઓછા કરવામાં કોઈ પણ પ્રકારની ડહાપણભરી કરકસરનું

અંગ સમાયતું નથી. મજુરીના દરો ઓછા કરવાથી લોકોની ખરીદશક્તિનો બોજો પણ હલકો થાય છે, એ માન્યતાને આધારે મજુરીના દરો ઓછા કરવા એ તદ્દન ખરાબ અને ખોટા પ્રકારની આર્થિક નીતિનું પગલું છે. આગેવાન બનવાની સાથે જવાબદારીઓનું પણ જો આપણને બરોબર જ્ઞાન હોય, તો આપણે જેને દારીએ છીએ તેઓ પોતાનું જીવન વહન કરવાને માટે યોગ્ય તક મેળવે છે કે કેમ તે પણ આપણે જોવાનું જ હોય છે. એ પણ આપણી આગેવાન તરીકેની જવાબદારીઓમાંની એક અગત્યની જવાબદારી છે. કંપની દાર છે કે નહીં, પુષ્કળ સારો નફો કરે છે કે નહીં, એટલું જ જોવાથી તેની આર્થિક બાબત સચવાય છે એમ ધારવું ખોટું છે. મજુરીના દરોના રૂપમાં, કંપની સમાજની અંદર પોતાના પૈસા પાછા કેટલા આપી શકે છે, કેટલા નહીં, તે સવાલ પણ એ આર્થિક બાબતના સવાલની અંદર જ સમાયેલો છે. આમાં કંઈ દાન કરીએ છીએ એવું છે જ નહીં. કામ કરનારને, મહેનત કરનારને, યોગ્ય દરો આપવા એમાં દયા દાનની ભાવનાનો છાંટો પણ નથી.

મજુરીના દરોની બાબત ઘણી પવિત્રમાંની પવિત્ર છે. ધરો, કુટુંબો અને કૌટુંબિક નસિબોનાં બંધનો તેની આસપાસ વિંટળાયેલાં જ છે. મજુરીના દરોના પ્રશ્નને હાથમાં લેતી વખત ઘણી જ સાવચેતી અને દરકાર રાખવી ઘટે છે. ખર્ચના અંદાજ તકશોના એક કાગળીયા ઉપર, આ દરો એ માત્ર આંકડો જ છે; દુનિયામાં વ્યવહારની અંદર, આ દરો એટલે ખાવાના રોટલાનાં કોદારો, વાપરવાની વસ્તુઓના બંડારો, પોતાની પ્રજાઓનાં લાડ, લુલ્લામણાં, તેમજ તેમની કેળવણી વિગેરેની સોંપ, ઇત્યાદિ-કુટુંબમાં, કૌટુંબિક બધી રીતની સુવસ્થા અને સંતોષનો અનુભવ કરાવનાર સાધન, એ જ છે. ખીજ પાસથી જોવા જઈએ તો, પસાની મૂડી,

કે જે કામ બધું ઉત્પાદનીય થઈ શકે તેવાં સાધનો ખડાં કરી મૂકવામાં વપરાય છે તે, પણ પવિત્રમાંની પવિત્ર ચીજ છે. વળી જેવી રીતે ધરતું વાતાવરણ પવિત્ર માનવામાં આવે છે, તેવી જ રીતે એક ધંધાની દુકાન, કે જેમાં હજારો માણસો કામે લાગી રહેલા હોય છે, તેની આસપાસ ત્રિંટળાયેલું વાતાવરણ પણ પવિત્ર જ છે એમ માનવું જોઈએ. જો એ ધરને સુખી જોવાની ઇચ્છા હોય તો દુકાન કામ, કામ ને કામમાં જ ઉલ્લુક્ત રહે એવા પ્રકારની તળવીજ કરવી જોઈએ. આવી દુકાનમાંથી ઉભા થતા નફાનું અસ્તિત્વ જો યથાર્થ અને વ્યાજબી ગણાવું હોય તો તે એક જ દૃષ્ટિએ, કે તે દુકાનના આશ્રયે નબતાં ધરોને દ્વિગુણી રીતે સ્થિર અને સહિસલામત બનાવે, અને ખીજાં બાકી રહેલાં માણસો માટે વધારે કામ ઉત્પન્ન કરે. એ નફો જો વૈયક્તિક ધૂનના ભંડારમાં ઉમેરો કરવામાં જ વપરાતો હોય તો તે એક વાત છે, સ્તુત્ય નથી. પરંતુ જો તે નફો ધંધાના પાયા સદ્દર બનાવવામાં, કામ કરવાના સંજોગમાં સુધારાઓ કરવામાં, મજૂરીના દરોમાં પણ સુધારાઓ કરવામાં, તેમજ મજૂરીના ક્ષેત્રનો વિસ્તાર કરવામાં, વપરાતો હોય તો તે એક જુદી જ વાત છે, સ્તુત્ય છે. આવાં કામોમાં વપરાતી મૂડીને ગમે તેમ બેદરકારીભરી રીતે અડકવું જોઈએ નહીં. એ મૂડી તો બધાની સેવાને માટે જ છે, જો કે પ્રસંગવશાત્ એકની હકુમત નીચે તે બધે હોય.

આ નફાની માલિકિ ખરી રીતે જોતાં ત્રણ જણની છે. પ્રથમ ધંધાની પોતાની-મતલબ કે, ધંધો સ્થિર, સદ્દર અને ખીસતો. અને તેમ કરવામાં તે નફો સૌથી પહેલો વપરાવો જોઈએ. ત્યારબાદ જે માણસોએ એ નફો ઉત્પન્ન કરવામાં મદદ આપી હોય તેમની; અને છેવટમાં, કંઈક અંશે, સામાન્ય જનતાની. ફત્તેહમંદ ધંધો યોજના ધડનાર, ઉત્પાદન કરનાર, અને ખરીદનાર, ત્રણેનાં હિતોને લાભદાયી હોવો જોઈએ.

કોઇ પણ સદ્ગુણ ગણાતા ધોરણની દૃષ્ટિથી જોઈશું તો જણાશે કે જે લોકોનો નફો ધણા જ મોટા પ્રમાણમાં હોય તેમણે જ કિંમતોમાં કાપકૃપ કરવાની પહેલ કરવી જોઈએ. પરંતુ તેઓ તેમ કદી કરતા જ નથી. બહારનો કાલજી બધાં ખર્ચોનો બોજને તે માત્ર ધરાઈ ઉપર જ દોળા પાડે છે. તેમના સમગ્ર ધંધાની પાછળ તેમના તત્વજ્ઞાનનો સુદો એક જ હોય છે કે "ત્યાં સુધી સારું મળતર છે ત્યાં સુધી લીધા જ કરો." આવી દૃષ્ટિવાળા માણસો પાસેથી ખીજ વધારે આશા શી રાખી શકાય ? તેઓનાં રોકડ નાણાં જમા થએલા ચોપડાની બહાર તેઓની દૃષ્ટિ જઈ શકતી જ નથી.

આવા માણસો મજૂરીના દરોમાં દસ, વીસ ટકાના કાપના સંબંધમાં લાંબી ચોડી વાતો સહેલાઈથી કરી શકશે, પરંતુ તેમના નફામાં જ દસ, વીસ ટકાનો કાપ મુકવાની બાબતમાં તેઓ મૌન જ સેવશે. પરંતુ ખરેખરો ધંધાદારી માણસ તો તે જ કહેવાય કે જે સમગ્ર જનતાનાં દરેક હિતોને ધ્યાનમાં લઈ, તેને ઉપયોગી થઈ પડવાના ઉદ્દેશથી જ, તેના ધંધાને સ્થિર કરવામાં પોતાનો હાથ આપવાને ઉત્સુક હોય, શક્તિમાન હોય.

• રોકડ નાણાં ધણા મોટા પ્રમાણમાં હાથ ઉપર રાખવાની અમારી હંમેશની નીતિ છે. એ બધું નાણું આપણા દેશની બેંકોમાં મૂકી રાખેલું હોય છે. અમે ઉછીના પૈસા લેતા નથી, પરંતુ અમારી સાખના એવા-માર્ગો અમે નક્કિ કરી રાખ્યા છે, કે જેને લક્ષને-ગમે તેટલી મોટી રકમ બેંક પાસેથી અમે ઉછીની લઈ શકીએ છીએ. પરંતુ રોકડ રકમને ચાપણુ તરીકે રાખી મૂકવાથી-ઉછીનું લેવાની બહુ જરૂરજ પડતી નથી. કોઇક કટોકટીનો પ્રસંગ ઉભો થાય તેને પહેાંચી વળવાને માટે જ અમે-એવું સાધન રાખી મૂકીએ છીએ. યોગ્ય રીતે, અને યોગ્ય સમયે, પૈસા ઉછીના લેવાની પદ્ધતિ સામે મને કંઈ વિરોધ નથી. માત્ર બય મને એજ રહે છે કે એમ કરવા

જતાં, આખા ધંધાનો હું જ નિયામક બની જઈ, અને સેવાના ઉદ્દેશને વિસારે મૂકી, તેને બીજાઓના હાથમાં સોંપી દઉં, એવી વસ્તુરિચિતિ ઉભી થાય, અને તે અને પસંદ નથી.

મોસમની ક્રિયાઓની ક્ષણિક ભરતીને વિરતવામાં, તેને કાણુમાં રાખવામાં જ, ધંધાને લગતી તેની આર્થિક જાણુનું એક મહત્ત્વનું અંગ સમાયજી છે. પૈસાની આવક સતત થતી રહેવી જોઈએ. આપણા નિર્ણિત કામમાંથી આપણે જે લાભ મેળવવો હોય તો તે કામ ચીવટથી અને ધીરજથી કરવાથી જ મળી શકે છે. કામ બંધ કરી દેવામાં નિર્ધારક વ્યય થયો થાય છે.

આવી રીતે કામ કરવાના આંતરિક બળ ઉપર, મોસમિયા કામ-અમુક વખતમાં કરવાનાં અમુક જ કામ-જખરજરત અંકુશ સમાન છે. સારાં યાંત્રિક કામ કરનારાઓ, વરસનાં અમુક મહીનાઓને માટે જ સારાં હોય એવાં કામો ભાગ્યે જ સિવંકારે છે. વર્ષનાં બારે મહીના સંપૂર્ણ જોમથી કામ કર્યા કરવું, તે કામ કરનારાઓમાં ખરેખરી શક્તિ હોવાની સાબિતિ પૂરી પાડે છે, હંમેશને માટે એવો માલ બનાવવાની વ્યવસ્થિત સંસ્થા એક ઉભી કરે છે, અને જે માંડ ઉત્પન્ન થાય તેમાં વારંવાર સુધારાઓ દાખલ કરવાનો અવકાશ આપે છે. વધારામાં કેમ પંજુ પ્રકારનાં ખલેલ વગરની નોકરીને લીધે, તેવા કારંખાનામાં કામ કરતા માણસો પંજુ એ ધંધાની બધી ક્રિયાઓની સાથે વધારેને વધારે માહિતગાર થતાં જાય છે.

આખાં વર્ષ દરમ્યાન કારખાનાએ મોડીઓ બનાવ્યો જ નવી જોઈએ. વેચાણ ખાતાવાળાએ મોડીઓ વેચ્યા જ કરવી જોઈએ, અને ઘરાંકે અગર તેના વેપાર કરનારે ખરીદ્યા જ કરવી જોઈએ, જે એ ધંધામાંથી એ દરેક વધારેમાં વધારે નફો પ્રાપ્ત કરવો હોય તો.

આ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના ધંધામાં આ પ્રમુખ મહત્ત્વ સૌથી પહેલું અમને જ સમજાયું હતું. ન્યારે માગણી પ્રમાણે જ ગાડીઓ અમે બનાવતા, અને દરેક મહીને, એવી રીતે, અમે લગભગ પચાસ ગાડીઓ બહાર પાડતા, ત્યારે માગણી આવતા પહેલાં વેચાણને માટે રાહ જોવાનું વ્યાજબી લેખાતું અને કારખાનાવાળો પણ એ ગાડી બનાવતા પહેલાં તેની માગણીની રાહ જોતો.

પરંતુ ધણી જ ટુંક સમયની અંદર અમે જોઈ શક્યા કે એમ માગણી ઉપર આધાર રાખી એસી રહે, અમે અમારો ધંધો કંઈ ખીલવી શકીશું નહીં. વળી, ઇચ્છા હોય છતાં કારખાનું કંઈ એવું વિશાળ બાંધી શકવાની સ્થિતિમાં અમે હતા જ નહીં, કે જેની અંદર, માર્ચ અને ઑગસ્ટ મહીનાઓની વચ્ચેમાં જ, આખા વર્ષ દરમિયાન જોઈતી બધીએ ગાડીઓ બનાવી ખડકાવી શકાય તેવી જ, ધણી વર્ગો પહેલાંથી જ, જનતાને એવું ઠસાવવાનો અમારો પ્રયત્ન ચાલુ હતો કે આ ફોર્ડની ગાડી એ માત્ર ઉનાળાની મોજશોખનું જ એક સાધન છે એમ ન માનવું, પરંતુ એ તો આખા વર્ષ દરમિયાનની એક જરૂરિયાતની વસ્તુ છે. એ ગાડીના વેપાર કરનારને પણ એવા પ્રકારની ફળવણી આપવા માંડી કે તે બધે સિયાળામાં, ઉનાળામાં વેચાય તેટલી, ગાડીઓ વેચી ન શકે, પરંતુ ઉનાળાની માગણીને પહોંચી વળવા સાર, સિયાળામાં તેણે ગાડીઓનો સારો જેવો જથ્થો તો ભેગો કરી જ રાખવો જોઈએ. અમારી આ બન્ને યોજના ફળીભૂત થઈ છે; દેશના ધણીખરા ભાગોમાં જેટલી ગાડીઓ ઉનાળામાં વપરાતી જેવામાં આવે છે, તેટલી જ હવે સિયાળામાં પણ વપરાવા લાગી છે, ગાડીઓ બરદાશ અગર કાઢવ ગમે ત્યાં ચાલી શકે એવી છે. એટલે સિયાળાનાં વેચાણો હંમેશાં વધતાં જ જાય છે, અને માત્ર મોસમિયા માગણી

વેપારી પાસેથી ઝોઢી થતી જાય છે; અને જરૂરિયાતનો પહેલેથી ખ્યાલ બાંધી તે પ્રમાણે પહેલેથી જ ખરીદ કરવામાં તેને લાભ છે એમ પણ તે જુએ છે. આ રીતે અમારા કારખાનામાં અમુક મોસમ નેપું કશું રહ્યું નથી. ઉત્પાદન સતત જ રહ્યાં કરે છે, સિવાય કે અસહ્યામતની નાંધ લેવાને સમયડ પડે તેટલો વખત કદાચ કામ બંધ રાખવું પડે. અતિશય મંદીના સમયમાં 'અમને આ બાબતમાં ખલેલ પહોંચી હતી. પરંતુ એ ખલેલ પણ અમે વ્યર્થ જવા દીધી નથી, કારણુ તે દરમ્યાન બજારોના સંતોગોને અનુકૂળ થવાની ક્રિયા અમે સાધી શક્યા.

ઉત્પાદન સતત મળી શકે તેને માટે, અને તેને લઈને પૈસાની હેરફેર પણ કાયમની રહી શકે તેને માટે, ઘણી જ કાળજી અને સંભાળપૂર્વક અમારે અમારી બધી ક્રિયાઓ કરવી પડતી હતી. વેચાણ અને ઉત્પાદનનાં ખાતાંઓ, દરેક મહીને, અંદર અંદર મળ્યા, ઘણી જ સાવચેતી પૂર્વક ઉત્પાદનની યોજના તૈયાર કરે છે; અને તેમાં તેમનો હવેશ એ જ હોય છે કે હાથ પર જેટલી માગણી હોય તેટલી જ ગાડીઓ, રવાના કરવા માટે, ઉત્પન્ન કરવામાં આવે. પહેલાં જ્યારે અમે આખી ગાડીઓ એકઠી કરતા, અને વહાણમાં ચઢાવતા, ત્યારે આ પ્રશ્ન બહુ મહત્વનો થઈ પડતો, કારણુ તૈયાર થએલી ગાડીઓ એક જગ્યામાં ખડકી શકાય એવી વિશાળ જગ્યા જ પહેલાં તો અમારી પાસે હતી નહીં. હાલમાં તો આખી ગાડીઓને બદલે તેના જુદા જુદા ભાગો જ અમે વહાણ પર ચઢાવીએ છીએ. ડેટ્રા-ષ્ટ જહાઝામાં જે ગાડીઓ મોકલવાની હોય તેને જ આખી એકઠી કરી અમે ચઢાવીએ છીએ. આ પદ્ધતિને લીધે અમારી ક્રિયાઓનું સમતોલપણું જાળવવું, એ મહા બારીકમાંની બારીક, અને નાજુક માંની નાજુક વાત બની રહે છે.

નફાનો ગાળો ઘણો નાનો હોવાને લીધે, બરોબર પ્રમાણમાં

એકંદર નફા મેળવી શકાય તેને માટે, એ બધાની હેરફેર પણ ધણી જ ઝડપી હોવી જોઈએ. અમે ગાડીઓ બનાવીએ છીએ તે વેચવાને માટે, નહીં કે સંઘરી રાખવાને માટે; એટલે જો એક મહીનો જ અમારું ઉત્પાદન અણવેચાયલું રહે તો તે એટલી મોટી રકમમાં ફેરવાઈ જાય કે જેના ઉપરનું વ્યાજ જ ધણું મોટું થઈ જાય. વર્ષ પહેલાં ઉત્પાદનની યોજના તૈયાર કરી રાખવામાં આવે છે, અને તેને અનુસરીને, દરેક મહીને ફેટલી ગાડીઓ બનાવવી, ફેટલી નહીં, તેની સંખ્યા પત્રક પ્રમાણે જ નિર્મિત કરી રાખવામાં આવે છે. કાચો માલ, કે પાકો તૈયાર થએલો માલ—જેમાંથી એકેનો ૫ જથ્થો સંઘરી રાખવાનું અમને પાડવી શકે એમ નથી હોતું. અમારે ત્યાંથી દરેક વસ્તુ જેમ બહાર જાય તેમ અંદર પણ આવે—એ પ્રમાણેની હરફંમેશની ક્રિયા ચાલુ રહેવી જોઈએ. આ પ્રમાણે કરવામાં ધણી વખત અમને મુશ્કેલીઓ ઉભી થતી, પણ તે દરેક વખતે તે મુશ્કેલીઓમાંથી થોડા થોડા માટે પણ અમે હમેશાં બચી જ ગયા છીએ.

છેવટમાં, સાર રુપે ફરી બધી હકીકત કહી જાઉં તો કહેવાય કે, આર્થિક મદદ ખરેખરી કરવાની હોય તો તે દુકાનને જ કરવાની છે. તેણે કદી અમને હજો દીધો નથી. અને એક વખત, ગિલ્ડા જ્યારે અમે પૈસાની સંકડામણમાં મૂકાયા હતા ત્યારે, અમને અચૂક તેણે પૂરવાર કરી બતાવ્યું કે, બહારની આર્થિક મદદ કરતાં અંદરની ને અંદરની જ આર્થિક મદદ, અમને એ સંકડામણમાંથી, તદ્દન સહેલાઈથી, કેવી સારી રીતે છોડાવી શકે એમ છે.

પ્રકરણ ૧૨ મું :- પૈસા-સ્વામી કે શૂન્ય ?

૪. સ. ૧૯૨૦ ના ડિસેમ્બર મહીનામાં આખા દેશભરમાં ધંધાની સ્થિતિ એવી થઈ ગઈ હતી કે તે માત્ર કાળની જ જાણે, રાહ જોતી ટકી રહી હોય. સ્વયંચલિત વાહનોનાં જેટલાં કારખાનાં ઉધાડયાં તેના કરતાં વધારે ખર્ચ કરી દેવામાં આવ્યાં, અને ઉધાડાં પૈકીમાંનાં ઘણાંખરાં પણ બહીષ્કારાઓના 'સ્વાધીનપણામાં' મૂકી દેવામાં આવ્યાં હતાં. લગભગ દરેકે દરેક ઔદ્યોગીક કંપની સામે તેની આર્થિક સ્થિતિ સંબંધી વાતો ઉડી રહી હતી, અને મને એ વાતોમાં રસ ત્યારે પડ્યો કે જ્યારે ખુદ અમારી ફોર્ડ કંપની માટે મેં એવા અહેવાલો બહાર પડતા જોયા કે તે કંપનીને પૈસાની જરૂર હિમ્મત થઈ હતી, એટલું જ માત્ર નહીં, પણ આગળ વધીને એટલે સુધી જણાવવામાં આવ્યું હતું કે તેને પૈસા મળી શકતા જ ન હતા. અમારી કંપની માટે ઉડતી દરેક જાતની અશ્વવાઓનો મને પૂરેપૂરો અનુભવ છે—તે એટલે સુધી કે હવે એવી અશ્વવાઓનો કંઠકાર કરવાનું પણ હું વ્યાજબી લેખતો નથી. પરંતુ પહેલાંના બધા અહેવાલો કરતાં આ વખતના અહેવાલો કંઈક જુદીજ પ્રકારના હતા. આ વખતે તે ઘણા જ ચોક્કસ, અને અમુક અમુક સંજોગોને અનુકૂળીને જાણે કરવામાં આવતા હોય તેવા હતા. એ અહેવાલો દ્વારા જ મને ખબર પડી કે પૈસા ઉછીના લેવાની પદ્ધતિ સામે મારો જે અણગમો અને વિરોધ હતો તે હવે ફેરવાઈ ગયો હતો, અને તેથી હવે ગમે તે કોઈ એકાદ દિવસે મને જાતે મારા હાથમાં મારી હેંટ લઈ પૈસાની માગણી કરતો 'ચોલ સ્ટ્રીટ'માં આમ તેમ દોડતો 'સૌ કોઈ જોઈ શકશે. વળી કેટલીક વાતો તો તેનાથીયે આગળ વધીને જણાવતી હતી કે કોઈ પણ માણસ મને પૈસા

આપશે જ નહીં,* અને તેથી મારે કદાચ મારો આખો ધંધો વિખેરી નાંખી, તેમાંથી સમૂળગ્રી રૂપસદ લઈ, ઘેર બેસી જવું પડશે.

ઉપર પ્રમાણેની અધવાઓમાં સત્યાંશ તો એટલો ખરો જ કે પૈસા સંબંધીનો થોડો વત્તો પ્રશ્ન તે સમયમાં અમને ઉભો થએલો ખરો. ઇ. સ. ૧૯૧૯ માં આખી ફોર્ડ મોટર કંપનીમાં માલનો જે સમગ્ર જથ્થો હતો તેનું હિત ખરીદી લેવા માટે સાત કરોડ ડૉલર અમે ઉછીના લીધા હતા. તેમાંથી ત્રણ કરોડ ત્રીસ લાખ ડૉલર જેટલી રકમ અમારે પાછી આપવાની બાકી હતી. એક કરોડ એંશી લાખ ડૉલર આવકવેરાના સરકારને બરવાના નિકળતા હતા, અને હંમેશની માફક કામ કરનારાઓમાં વર્ષ આખરે વહેંચવામાં આવતું બોનસ વહેંચવાનું બાકી હતું, જે લગભગ સીતેર લાખ ડૉલર જેટલું થવા જતું હતું. એટલે, એકંદરે, ઇ. સ. ૧૯૨૧ના જાન્યુઆરીની ૧ લીથી એપ્રિલની ૧૮મી સુધીમાં, અમારે પાંચ કરોડ એંશી લાખ ડૉલર જેટલી રકમ આપવાની નિકળતી હતી. બૅંકમાં અમારે ખાતે માત્ર બે કરોડ ડૉલર જ જમા હતા. આ અમારા સર-વૈયાનું પત્રક બધાની જાણમાં હતું, અને મને લાગે છે કે બધાએ એજ પ્રમાણે ધારી લીધું હતું કે બીજા ત્રણ કરોડ એંશી લાખ ડૉલરની અમારે જે જરૂર હતી તે ગમે ત્યાંથી ઉછીના લીધા સિવાય અમે પૂરી કરી શકવાના જ નથી. કારણ એ કંઈ નાની સુતી રકમ ન હતી, વૉલ સ્ટ્રીટની મદદ સિવાય એવડી મોટી રકમ ઝડપથી અને સહેલાઈથી કંઈ ઉભી થઈ શકે નહીં. આ પૈસાને માટે અમે પૂરેપૂરા ચોખ્ખા અને લાયક હતા. બે વર્ષ પહેલાં અમે સાત કરોડ ડૉલર ઉછીના લીધા હતા, પરંતુ અમારી આખી ચે. મિલકત બિન-ઓળની હોવાથી, તેમજ બીજાં વ્યાપારીને લગતા દેવાં અમારે નહીં હોવાથી, અમને જે મોટી રકમ બેઠતી હતી તે ક્ષણના પણ વિલંબ વગર ગમે તે કોઈ ધીરવાને ખચકાત નહીં.

બિલટી અમારી તે માગણીને એક ક્ષયદાકારક ધધાની દષ્ટિથી પણ ગમે તે બેંકે તે વખતે આવકારી હોત.

પરંતુ મેં જોયું કે, અમને પૈસાની જરૂર ઉભી થઈ હતી એ વસ્તુસ્થિતિનો લાભ લઈ, ઔદ્યોગીક દષ્ટિએ, તાજેતરમાં મળવાની નિષ્ફળતાની તૈયારીના પૂરાવા રૂપે, તેનો પ્રચાર કરવામાં આવતો હતો. એટલે મને વહેમ ગયો કે જો કે દેશના બધા ભાગોમાંથી આવી અફવાઓના તાર સમાચાર છુટી રહ્યા હતા તો પણ અમુક એક જ મૂળ જગ્યા ઉપરથી આ પ્રમાણેનો ફેલાવો કરવામાં આવતો હોવો જોઈએ, આ મારી માન્યતાને વધારે બળ ત્યારથી મળ્યું કે જ્યારથી અમને એવી ખબર થઈ કે જેટલું કંઈક ઉપરનો એક વણેા ભારે શરીરવાળો આર્થિક ખાતાનો અધિપતિ અમારી આવી આર્થિક સ્થિતિની તીનતા સખધી વારે વારે પરિવારો દ્વારા ખબર કંઈ કરતો હતો. તેથી મેં એક પણ એવી અફવાનો જાણે અજાણ્યે પણ ધન્કા ન થઈ જાય તેને માટે ખામ કાળજી રાખી. અમે અમારી આર્થિક યોજનાઓ સ્વતંત્રપણે વડી તૈયાર કરી રાખી હતી, અને એ યોજનાઓમાં પૈસા ઉછીના લેવાની વાતને કયાંયે સ્થાન હતું જ નહીં.

ધધાના અનુભવી તરીકે જેટલા આગ્રહ અને જોરથી હું કહી શકું તેટલું ઓછું, કે પૈસા ઉછીના લેવાનો ખરાબમાં ખરાબ સમય એ જ છે કે જ્યારે બેંકવાળાઓ એમ સારી રીતે માણતા હોય અને ધારતા હોય કે તમને ખરેખર જ પૈસાની તાણું બની થઈ છે આગના પ્રકન્ધમાં અમારા આર્થિક સિદ્ધાંતોની રૂપરેખા મેં દોરી હતી સિદ્ધાંતોનો જ માન અમે અમન કરવા મંડી પડ્યા અમે અમારા ધધાની સપૂર્ણ આત્મિક સફાઈ કન્વાની યોજના તૈયાર કરી

જરા આપણે પાછળ દૃષ્ટિ કરીએ, અને જોઈએ. કે આ સમયે સંજોગો કેવા હતા. ઈ. સ. ૧૯૨૦ની શરૂઆતમાં પ્રથમ જ એવાં ચિન્હો જણાયાં કે જેથી એમ સમજણ પડી કે લદાખને લીધે અસ્તિત્વમાં આવેલું સદાના ધંધાનું અસાધારણ જોમ હવે લાંબો વખત ટકી રહે તેમ નથી. માત્ર લદાખના વખજમાંથી ઉભા થએલા ઢેહલાક ધંધા, જેને ખરેખરી રીતે ઉભા ચલાવનાર અવકાશ જ ન હતો, તે નિષ્ફળ જવા લાગ્યા. લોડોની ખરીદશક્તિ મંદ થઈ ગઈ. અમારાં વેચાણો એમને એમ ચાલતાં તો હતાં, પરંતુ અમને પણ ખાત્રી થઈ ગઈ કે વહેલા મોડા તેમાં પણ એક આવશે. કિંમતોમાં કાપકૂપ કરવાની મેં ગંભીરતાથી વિચારણા કરી. પરંતુ દરેક જગ્યાએ ઉત્પાદનના ખર્ચનો આંકડો હજારો રૂપિયા રહેતો હતો. જોયા દરેક છતાં શ્રમજીવીઓ કામ ઓછું ને ઓછું આપતા હતા. કાચો માલ પૂરો પાડનાર જે લોકો હતા તે હજી અદર ને અદર ચાલતા હતા. અને એક ભયંકર વાવાઝોડાની એ સાદામાં સાદી ચિનગારીઓ જણાતી હતી તેના પ્રત્યે દુર્લક્ષ સેવાતું હતું.

જીન મહીનામાં અમારાં વેચાણો ઉપર આની અસર થવા માંડી. જીનથી સપ્ટેમ્બર સુધીમાં, મહીને મહીને, વેચાણો ઘટવા જ માંડ્યાં. સામાન્ય જનતાની ખરીદશક્તિને સુલભ થાય તેવું કંઈક કરવાની અમને ફરજ પડી. તેથી સપ્ટેમ્બરમાં અમારી સહેલગાહની ગાડીની કિંમત જે પહેલાં ૫૦૫ ડૉલર હતી તે ઉતારીને ૪૪૦ ડૉલરની કરી નાંખી. ઉત્પાદનના ખર્ચ કરતાં પણ ઘણી નીચી અમે અમારી વેચાણ કિંમત કરી દીધી. આને લીધે વાતાવરણમાં જરા ઉસ્કેરણી થઈ, અને અમારા ઉપર ટીકાઓ પણ ઘણી થવા લાગી. જે સંજોગો હતા તેમાં અમે નાહકની ડખલગિરિ કરતાં હતા, એવું કહેવામાં આવ્યું હતું. અને ખરેખર અમે એ જ કરતા હતા. કિંમતોને તેની કૃત્રિમ ટોચેથી ઉતારી નૈસર્ગિક સપાટી ઉપર લાવી

મૂકવામાં અમે અમારાથી જે કંઈ બનતું તે જ માત્ર કરી રહ્યા હતા. અને હું દહતાપૂર્વક માનું છું કે જો આ વખતે, અગર જરાક તે પ્રહેલાં, માત્ર બનાવનારાઓ અને તેને વેચનારાઓએ તેમના માત્રની જાચી જાચી કિંમતોમાં સખ્ત કાપકૂપો કરી હોત, અને પોતાના ધંધાની એ રીતે સંપૂર્ણપણે આંતરિક સફાઈ કરવા તરફ સેજ વધારે કાળજી રાખી હોત, તો જે લાંબા સમય સુધી ધંધાની મંદી રહેવા પામી તે રહેવા પામી હોત તહીં. જાંચી કિંમતો મેળવવાની આશામાં ને આશામાં પોતાના ધંધાની સુવ્યવસ્થા કરવાનું કામ તેઓએ લાંબાબુનું, એવું થયું. કારણ ધારેલી જાંચી કિંમતો કાઢીને પણ મળ્યા નહીં, અને બિચટા વધુ ને વધુ નુકસાનીમાં તેઓ ઉતરતા ગયા. બેકારોને બીધે મજુરીના દરોની અંદર કાપ મૂકાયો, અને એ રીતે ખરીદનાર અને વેચનાર એકબીજાથી વધારે ને વધારે અળગા થતા ગયા. છેક છેવટની ક્ષણ સુધી વધારે નફો મેળવવાની આશાને વળગી રહેવું એ, હું માનું છું કે, દરેક મનુષ્યને માટે સ્વાભાવિક હશે, પરંતુ ધંધાની દૃષ્ટિએ તદ્દન અયોગ્ય છે.

કિંમતના કાપ પછી અમારાં વેચાણો ધણાં વધ્યાં, પરંતુ તરત પાછાં તે ઘટવા માંડ્યાં. દેશની ખરીદશક્તિને પૂરેપૂરા અનુકૂળ અમે નહોતા થયા. ખરીદ કરવું લોકોને સહેલું નહોતું થઈ પડ્યું. છુટક માત્રની કિંમત, સામાન્ય રીતે છેક તળિયા સુધી નીચે નહોતી પહોંચી. લોકોનો એવી કિંમતો ઉપરથી વિશ્વાસ ઉડી ગયો હતો. બીજા કાપની યોજનાઓ અમે ઉપરિચિત કરી, અને મહીનાની લગભગ એક લાખ ગાડીઓ જેટલું ઉત્પાદન થાય એવી વ્યવસ્થા અમે કરી. વેચાણની દૃષ્ટિએ આટલું મોટું ઉત્પાદન જરોખર નહોતું, પરંતુ અમારી એવી ઈચ્છા હતી કે અમારી પાસે જે કંઈ કાચો માત્ર હતો તે, અમારે જાંચ કરવું પડે તે પ્રહેલાં, તૈયાર થઈને વપરાઈ જાય તો સારું. માત્રની પૂરેપૂરી મણુત્રી કરવા, તથા અંદર-

ખાનેથી સુધારો કરવા, અમને લાગતું હતું કે થોડો વખત અમારે પણ કામ બંધ કરવું જ પડશે-પરંતુ ફરી બીજા વધારાના કાપથી, ધંધો ઉધડતાની સાથે, ગાડીઓની માગણીને પહોંચી શકાય તેને માટે હાથ ઉપર ગાડીઓ તૈયાર હોય, એ ઉદ્દેશથી અમે અમારુ ગાડુ ગળડાવ્યુ. પછીથી નવી ગાડીઓ નવાં, પરંતુ ઓછી કિંમતે લેવાયતાં, સાધનોમાંથી બનાવી શકારો એમ અમારું ધારવું હતું.

ડિસેમ્બર મહીનામાં કામકાજ અમે બંધ કર્યું. લગભગ બે એક અઠવાડિયામાં પાછુ કામ અમે શરુ કરી શકીશું એવી અમારી ધારણા હતી. પરંતુ અમારી પાસે ધણું કામ હતું, એટલે લગભગ છ અઠવાડિયા સુધી અમે ફરી કામ ચાલુ કરી શક્યા નહીં. જે ક્ષણે અમે કામકાજ બંધ કર્યું તે જ ક્ષણથી અમારી આર્થિક સ્થિતિ સંબંધી અવનવી અફવાઓ વાતાવરણમાં ફેલાઈ ગઈ. હું જાણું છું કે આ વખતે કેટલાક માણસોના મનમાં એમ હતું કે પૈસા મેળવવા માટે અમારે બજારોમાં રખડવું જ પડશે, પરંતુ અમે પૈસાની તો કોઈની પાસે માગણી કરી જ નહીં, કારણ પૈસાની અમને જરૂર નહોતી. છતાં એક જણ તો ખરેખર જ અમને પૈસા આપવાને માટે બહાર પડ્યો હતો. ન્યુયૉર્ક ઍકનો તે એક અધિકારી હોય. એક દિવસ તે મને મળ્યો, અને મને એક આર્થિક યોજના તેણે ઘડેલી તે સમજાવવા મંડ્યો. એ યોજનામાં એક મોટી લેન (ઉછીની રકમ) લેવાનો સમાવેશ કરવામાં આવ્યો હતો; અને તદ્દપરાંત, જે ઍકનો એ લેન આપે તેમનો એક પ્રતિનિધિ અમારી આખી કંપનીની આર્થિક સ્થિતિનો કાણુ તેની પોતાની પાસે રાખે, અને તે કંપનીના કોપાધ્યક્ષ તરીકે કામ કરે, એ વાતોનો પણ સમાવેશ કરવામાં આવ્યો હતો. એ લેખો અમારા પ્રત્યેની શુભેચ્છાથી જ આ પ્રમાણે કરવા આવ્યા હતા તેની મને ખાતરી છે. પૈસાની તો અમને જરૂર ન હતી પરંતુ વાત એમ હતી કે તે વખતે

અમારી કંપની કોપાધ્યક્ષ વિનાની હતી. એટલે તે વસ્તુસ્થિતિનો ખ્યાલ તે ઝંકરોએ મને બહુ સારો કરાવ્યો. મેં મારા પુત્ર ઑડસલને અમારી કંપનીના કોપાધ્યક્ષ તથા પ્રમુખ તરીકે કામ કરવાની સૂચના કરી. આમ અમારો કોપાધ્યક્ષ પણ નક્કી થઈ ગયો, એટલે ઝંકરોને અમારે માટે કરવા જેવું કશું હવે રહ્યું ન હતું.

ત્યારબાદ અમે ધંધાની આંતર વ્યવસ્થા કરવા તરફ વળ્યા. લઢાઈ દરમ્યાન, લઢાઈને લગતાં ધણા પ્રકારનાં ખીજાં કામોમાં અમારે રોકાઈ રહેવું પડતું હતું, એટલે એક જ પ્રકારના ઉત્પાદનના સિદ્ધાંતથી અમારે વેગળુ જવું પડ્યું હતું. અને એને લઈને ખીજાં ધણાં નવાં ખાતાંઓ અમારે વધારવાં પડ્યાં હતાં. ઑફિસનાં માણસોનો કાફલો પણ ધણો વધી ગયો હતો, અને નિરર્થક વ્યયનું તત્ત્વ મોટા પ્રમાણમાં ધુસી જવા પામ્યું હતું. લઢાઈનું કામ, એટલે ધમાલનું અને ઉતાવળનું કામ-એમાં નિરર્થક વ્યય પણ ધણો જ થવાનો. એટલે અમે ગાડીઓના ઉત્પાદનને માટે જે વધારા પડતું અને નિરૂપયોગી હતું તે બધું કાઢી નાંખવાની શરૂઆત કરી.

તાત્કાલિક પગાર ચૂકવવાનું જે અમે ઠુકરાવ્યું હતું તે, તદ્દન રૂવેચ્છાથી જ નક્કી કરેલા, અમારા કામ કરનારાઓને ખોનસ તરીકે આપવાના, સાત લાખ ડોલરનો વરાડ વહેંચી આપવાનું કામ હતું. આ વહેંચી આપવાની અમારે માથે કેઈ ફરજ ન હતી, પરંતુ ૧ લી જાન્યુઆરીએ અમે એ આપવા માગતા હતા. અને અમારા હાથ ઉપર જે રોકડ શિલ્ક હતી તેમાંથી એ રકમ અમે ચૂકવી આપી.

આખા દેશમાં અમારી ૩૫ શાખાઓ સ્થપાયલી છે. આ બધાં કારખાનાં જુદા જુદા ભાગો-એકત્ર કરવાનું કામ કરે છે. પરંતુ તે પૈકીની ૨૨ માં જુદા જુદા ભાગો બનાવવામાં પણ આવે છે. એ જુદા જુદા ભાગો બનાવવાનું કામ તેમણે બંધ કર્યું હતું,

પરંતુ ગાડીઓ એકઠી કરવાનું કામ ચાલુ રાખ્યું હતું. કામ બંધ કરતી વખતે ડેટ્રોઈટમાં કોઇ પણ ગાડીઓ ન હતી. બધા ભાગો અમે વહાણો મારફત ચઢાવી દીધા હતા, અને જન્યુઆરી મહીના દરમ્યાન ડેટ્રોઈટમાં ધંધો કરનારા લોકોને, સ્થાનિક જરૂરિયાતો માટે, ગાડીઓ લેવા ઠેઠ ચિઝગો અને કોલમ્બસ સુધી જવું પડતું હતું. દરેક વેપારીને અમારી સાખાઓએ એક મહીનાનાં વેચાણને પહોંચી વળે એટલી જ ગાડીઓ રવાના કરી હતી. વેપારીઓ વેચાણને માટે સખત કામ કરવા લાગ્યા. અને જન્યુઆરીના છેવટના ભાગમાં અમે દસ હજાર માણસોની સહાયતાથી વ્યવસ્થા ખાતાનું એક હાઇપિંજર ઉંચું કર્યું, અને હાઈલેન્ડ પાર્કમાં ઉત્પાદન કરવાનું કામ શરૂ કર્યું. પરદેશના હિસાબ-કિતાબ અમે સમજી લીધા, અને અમારો વધેલો માલ અમે વેચી દીધો.

ત્યારબાદ અમે નવેસરથી પૂરેપૂરા ઉત્પાદનના કામને માટે તૈયાર થઇ ગયા હતા. અને ધીમે ધીમે એ કામમાં ફાયદાકારક ધોરણે અમારુ ગાડુ ચાલતું થયું. અંતરંગ સાફસુષ્ટીને લઇ નિર્ચય જતો વ્યય બધો વળાઇ જુડાઇને સાફ થઇ ગયો. એ બધો નકામે માલ અમે વેચી નાંખ્યો. દરરોજ એક ગાડીની પાછળ, પહેલાં અમે પંદર માણસો કામે લગાડતા હતા. પાછળથી તેને બદલે નવ લગાડવા લાગ્યા. આનો અર્થ એ નહતો કે બાકીના છ જણો બેકાર થઇ રખડતા હતા. માત્ર તેઓનું કામ, જે અનુત્પાદક હતું તેને બદલે, હવે ઉત્પાદક કરવામાં આવ્યું, એ જ.

અમારું ઑફિસ ખાતુ પણ અમેં અડધો અડધ ઓછું કરી નાંખ્યું, અને એ લોકોને હુકાનોમાં વધારે સારાં કામો આપવાની અમેં ઇચ્છા દર્શાવી. તેઓમાંના ઘણાએ તે કામો સ્વીકાર્યાં. માલ માટેની માગણી જે તદ્દન ઠેરની હતી તે અમેં ૨૬ કરી, અને દરેક જાતની આકડા મણુત્રી જે સીધે સીધી ગાડીના ઉત્પાદનના કામને

સહાયભૂત થાય તેવી નહતી, તેને પણ અમે તિલાંજલી આપી દીધી.

અમારા જંગી ટેલીફોનના વિસ્તારમાંથી લગભગ સાઠ દકા જેટલા વિસ્તાર અમે ઓછા કરી દીધા. પહેલાં, પાંચ માણસો ઉપર એકેક મુકાદમ અમે રાખતા હતા; હવે દર વીસ માણસો ઉપર અમે એક મુકાદમ રાખીએ છીએ. બીજા મુકાદમો સંચાએ ઉપર કામ કરે છે.

ગાડી દીઠ વધારાનો દર જે અમે ૧૪૬ ડૉલર ચઢાવતાં, તે કાપી હવે ૯૪ ડૉલર કર્યો. દિવસની ચાર હજાર કરતાં વધારે ગાડીઓનું ઉત્પાદન, અને ઉપરનો દર, એનો જે હિસાબ કાઢીશું તો જરૂર સમજશે કે કરકસરની ચે જરૂર નથી, મજૂરીના દરો કાપવાની ચે જરૂર નથી, માત્ર નિર્ચયક ચતો વ્યય જે કાળજી પૂર્વક બચાવી લેવામાં આવે તો અશક્ય લાગતી કિંમત પણ આપણે શક્ય બનાવી શકીએ.

અમારા ધંધામાં નાણાંની હેરફેર અને ઉચલપાચલનો વેગ વધારોને ઓછા પૈસા ઠેવી રીતે ખર્ચી શકાય એ સૌથી મહત્વની વાત અમે શિખ્યા-અને એ ઉચલપાચલનું પ્રમાણ વધારવામાં ધી ડ્રૉઈટ, ટૉલેડો અને આયર્નટન રેલરોડની ખરીદી સૌથી અગત્યના કારણભૂત હતી. કરકસરની અમારી યોજનામાં આ રેલરોડની ખરીદીએ ધણો અગ્રગણ્ય ભાગ ભજવ્યો છે. રસ્તાના વિપવને મેં એક જીદા પ્રકરણમાં છેડ્યો છે.

થોડાક અખતરો કર્યા પછી અમને જણાયું કે માલ લાવવધર્મિ કરવાનો વ્યવહાર જે બરોબર સુધારવામાં આવે તો જે માલની સંપૂર્ણ બનાવટને માટે ૨૨ દિવસો લાગે છે તેને બદલે ૧૪ જ દિવસમાં તે તૈયાર થઈ શકે. મતલબ કે, પહેલાં લાગતો તેના કરતાં ૩૩ દકા જેટલા ઓછા વખતની અંદર કાચો માલ ખરીદી, તેની બનાવટ કરી, છેવટે ઉત્પન્ન થએલો માલ વેચનારના હાથમાં મૂકી શકાય.

કોઈ પણ પ્રકારના અંતરાય વગર સતત ઉત્પાદન થયા જાય તેને માટેના વિમાનો આંકડો લગભગ છ કરોડ ડૉલર જેટલો અમારી નોંધવહીમાં હતો. હવે, ઉત્પાદનના વખતમાં જ્યાં એક તૃતીયાંશ જેટલા વખતનો ખચાવ થયો, ત્યાં બે કરોડ ડૉલર જેટલી રકમ ફરતી થઈ—અગર ખીજા શબ્દોમાં કહીએ તો, વ્યાજમાં વાર્ષિક બાર લાખ ડૉલર જેટલી રકમની ખચત થઈ. સમગ્ર નોંધવહી ધ્યાનમાં લેતાં, લગભગ એંશી લાખ ડૉલર અમે ખચાવ્યા—એટલે, મુદ્દતમાંથી અમે બે કરોડ એંશી લાખ છુટા કરવા શક્તિમાન થયા હતા, અને એટલી રકમ ઉપરતું વ્યાજ ખચાવી શક્યા હતા.

જન્યુઆરીની ૧ લીએ અમારી પાસે ત્રણ કરોડ ડૉલર હતા. એપ્રિલની ૧ લીએ અમારું બધું દેવું પતાવવાને જોઈએ તેના કરતાં અમારી પાસે આઠ કરોડ તોંતેર લાખ ડૉલર, અથવા બે કરોડ તોંતેર લાખ ડૉલર, ચોખ્ખા વધારે હતા. ધંધાની આંતરિક સાધ-સુધીએ આવો સુંદર ફેરફાર સાધ્યો. આની વિગત નીચેની બાબતોના કોઠાથી જણાઈ આવશે:—

શિક્ષિક હાથ પર, જન્યુઆરીમાં	૨ કરોડ	ડૉલર	
માલના જથ્થાને	{	જન્યુઆરી ૧ લી	
રોકડમાં ફેરવ્યો તેને			થી એપ્રિલ ૧ લી ૨ કરોડ ૪૭ લાખ //
ખાતે			સુધીમાં

છુટા કરવામાં આવેલા માલની ફારફેરીમાં
ઝડપ વધારવા ખાતે. ૨ કરોડ ૮૦ લાખ //

દેશાવરોમાંના અમારા આડતીઆઓ મારફતે
ભેગા કરવામાં આવેલા તે ખાતે. ૩૦ લાખ //

ખીજા વધારાના આડા અવજના માલના વેચાણ
ખાતે. ૩૭ લાખ //

નિખટી બાન્ડઝનાં વેચાણ ખાતે. ૭૬ લાખ //

કુલ ૮ કરોડ ૭૩ લાખ

આ બધી વિગતો જણાવી છે તે માત્ર બડાઈની ખાતર મેં કંઈક જણાવી નથી. પરંતુ એવું બતાવવાની ખાતર, એવું પૂરવાર કરવાની ખાતર, જણાવી છે કે ધંધાનું ક્ષેત્ર એવું છે કે પૈસા ઉછીના લેવાની તાલાવેલી રાખ્યા કરતાં તેમાંથી ને તેમાંથી જ, તેની સુવ્યવસ્થા કરીને, બેઠતા પૈસા મેળવી શકાય. એમ અવશ્ય હોય છે, તેમ જ ધંધાદારીઓને પણ એવો વિચાર કરતાં કરવાના આશયથી આ હકીકત જણાવેલી છે કે એ પ્રમાણે પૈસા એક વખત મળતાં, ઉછીના લેવાની ટેવ જેવું જ પડી જશે, અને પછી આગળ ઉપર તે ઘણું જ ભારે થઈ પડશે, માટે જિવનમાં બેઠેલાને બહુ મહત્ત્વનું સ્થાન ન અપાય તો સારું, એવું વિચારતા તેઓ થઈજાય તે આશયથી જ એ બહુ કહેવામાં આવ્યું છે. અમે ખુશીથી ચાર કરોડ ડોલર ઉછીના મેળવ્યા હોત, વધારે બેઠતા હોત તો વધારે પણ મેળવી શક્યા હોત; અને ધારો કે અમે તે પ્રમાણે ઉછીના લીધા હોત, તો શું થાત ? શું અમારો ધંધો વધારે સારી રીતે ચલાવવાને બાબતશાળી થયા હોત ? કે ઉલટો વધારે ખરાબ રીતે ચાલતો હોવાની કમનસિખી બોગવતા હોત ? પ્રથમ તો, જે એ પ્રમાણે પૈસા ઉછીના લીધા હોત તો ઉત્પાદન સોંધુ પડે એવી રીતો શોધી કહાડવાની અમને ફરજ પડી ન હોત. એટલે તેટલા પુરતા ધંધાની આબાદીમાં અમે પહોંતી રહ્યા હોત; સસ્તા અને સારા ઉત્પાદનો લાભોથી અમે વંચિત રહ્યા હોત, અને માથે દેવાના કુંગરનો ભાર ઝંઝમતો રહ્યો હોત. અમારી ગાડીઓની અત્યારે જે કિંમત છે તેના કરતા લગભગ સો ડોલર જેટલી વધારે તેની કિંમત અમારે રાખવી પડી હોત, એટલે ધરોડો ઓછા હિસાબ થાત, ઉત્પાદન પણ તેટલા ઓછા પ્રમાણમાં કરવું પડત; કારખાનામાં થોડા માણસોને રોકવામાં આવેલાં હોત. ટુકામાં, સમાજની સેવાની ફરજ અમે હરગીઝ પણ અદા કરી

શક્યા ન હોત દરેકે આ ધ્યાનમાં રાખવા જેવું છે કે મૂડીદારોએ, પૈસા ધીરીને ધંધાનું દુઃખ મટાડવાનું જણાવ્યું હતું. પદ્ધતિઓમાં સુધારા વધારા કરીને નહીં. એક ઇજનેર રોકવાનું તેમણે સૂચન કર્યું નહતું; પરંતુ એક ખજાનચી રોકવાની તેઓએ તરફદારી કરી હતી.

અને ધંધામાં ઝંકરોનું ચલણ હોવાનું પરિણામ એવું જ આવવાનું. તેઓ હંમેશાં નગદ નાણાંની બાબતોનો જ વિચાર મેળ્યા કરે છે, તેઓ કારુખ્યાનને પૈસા રાખવાનું સાધન લેખે છે, માત્ર ઉત્પન્ન કરવાનું સ્થાન નથી લેખતા. એ માત્રમાંથી મળતા પૈસા ઉપર જ તકેદારી રાખવાનું તેઓ ઇચ્છે છે, તેના ઉત્પાદનની શક્તિ બરોબર સચવાઈ રહે છે કે કેમ, તે ઉપર તેઓ ઝાઝી દેખરેખ ગણતા જ નથી. તેઓના મગજમાં એ ખ્યાલ કદાપી આવી શકતો નથી કે ધંધો કદી બંધ રહી શકતો નથી. કાં તો તે આગળ ધપવો જોઈએ, કે પછી પાછળ હઠતો જવો જોઈએ. તેઓની માન્યતા એવી છે કે કિંમતમાં ઘટાડો કરવો એટલે એટલો નફો જતો કરવો. પરંતુ તેમ કરવાથી ધંધાનું બંધારણ સ્થિર અને ચોકકસ પ્રગતિમય થાય છે, એવું તો તેઓ માની શકતા જ નથી.

ઉદ્યોગના સંચાલનની અંદર મૂડીદારો (ઝંકરો) જોઈએ તે કરતાં ધણો વધારા પડતો મહત્વનો ભાગ ભજવી રહ્યા છે. ધણો ખરા ધંધાદારી માણસો આ વાત, જાહેર રીતે નહીં, તો વ્યક્તિગત ખાનગી રીતે, તો જરૂર કણક કરશે જ. પૈસાની લેણદેણ કરીને આવકની સારી રકમ ઉભી કરવી, તે ઉત્પાદનના કામકાજમાંથી આવકની સારી રકમ ઉભી કરવા કરતાં વધારે સહેલું છે, અને તેમાં વધારે આવડતની જરૂર રહેતી નથી. છતાં સાખનો સત્તાની લગામ હાથમાં રાખનાર મૂડીદાર, સરેરાશ સમાન્ય ધંધો કરનાર માણસ ઉપર વ્યાવહારિક રીતે બધી જ સત્તા બોગવતો હોય છે;

છેલ્લાં પંદર વીસ વર્ષથી-ખાસ કરીને યુરોપીય મહાન યુદ્ધ

પછીથી-આવા બેંકરોએ પોતાના હાથ ધણે લાભે સુધી- વિસ્તારેલા નેવામાં આવે છે. જો કે બેંકરનું શિક્ષણ અને તેનો દગ્ગજો, એ ઉપર કંઈ છે તેમ, ઉદ્યોગ ધંધાના સચાવનને બિનકુલ અનુકૂળ થઈ શકે એમ નથી હોતા. મતલબ કે, આવા પ્રકારની વસ્તુસ્થિતિ એ, જ સૂચવે છે કે પ્રચલિત આર્થિક પદ્ધતિમાં જ કંઈક ચૂક છે. કારણ ઉદ્યોગની અંદર પ્રાધાન્ય અપાવું જોઈએ સેવાની ભાવનાને, નહીં કે આર્થિક ભંડોળને. ઉદ્યોગની વ્યવસ્થામાં બેંકરોનો પગ તેમની ઔદ્યોગિક ખુચોની ઝીણવટભરી જુદીને આભારી છે, એમ માનવાની કોઈએ પણ જૂન કરવી જોઈએ નહીં. માત્ર રાજનેગારોએ તેમને તે ક્ષેત્રમાં ધકેલ્યા છે. એટલે, જે આર્થિક વ્યવસ્થા અને પદ્ધતિને આધારે આપણો હાનનો ઉદ્યોગ-વહીવટ ચાલી રહ્યો છે તે યથાર્થ છે કે કેમ, તે હું મારી પોતાની બતે શોધી કહાડવા માંડું છું.

અત્રે મારે એ અપ્પટ રીતે જણાવી દેવું જોઈએ કે, બેંકરોની સામે મારે જે વિરોધ છે તે તેમની વ્યક્તિ પરત્વે નથી. બેંકરો તરીકે, બેંકરો સામે અને કંઈ જ લાધો નથી. આર્થિક પ્રશ્નોમાં નિષ્ણાત હોય એવા વિચારવંત પુરૂષોની આપણને હમેશાં ધણી જરૂર રહે છે. બેંકોમાંથી મળતી સવલતો અને સગવડો સિવાય કુનિયાનો કંઈ ચાલી શકે તેમ નથી. પૈસો તો આપણને જોઈએ જ. માખ પણ આપણને જોઈએ જ. નહીં તો ઉત્પાદનના પરિણામોનો વિનિમય અશક્ય થઈ પડે. આપણને મૂડીની પણ જરૂરિયાત રહે છે, કારણ તે સિવાય ઉત્પાદન અશક્ય થઈ પડે. પરંતુ આપણી સાખ, અને આપણા બેંકની સાથેના સહકારના મગાણુ યથાર્થ પાયા ઉપર મગાયા જો કેમ, તે તદ્દન નિરાશા વાત છે.

આપણી આર્થિક પદ્ધતિ ઉપર પ્રહાર કરવાનો મારો ધરાદો નથી. એ આર્થિક પદ્ધતિથી હું ધવાયો છું, અને મારે તેનું વેર

શક્યા ન હોત દરેકે આ ધ્યાનમાં રાખવા જેવું. છે કે મૂડીદારોએ પૈસા ધીરીને ધંધાનું દુઃખ મટાડવાનું જણાવ્યું હતું. પદ્ધતિઓનું સુધારા વધારા કરીને નહીં. એક ઈજનેર રોકવાનું તેમણે મૂચન કરે નહતું; પરંતુ એક ખગ્ગનચી રોકવાની તેઓએ તરફદારી કરી હતી. અને ધંધામાં ઝંકરેલાં ચલણ હોવાનું પરિણામ એવું આવવાનું. તેઓ હંમેશાં નગદ નાણાંની બાબતોનો જ વિચાર મે કરે છે, તેઓ કારખાનાંને પૈસો રાખવાનું સાધન લેખે છે, ઉત્પન્ન કરવાનું સ્થાન નથી લેખતા. એ માલમાંથી મળતા ઉપર જ તકેદારી રાખવાનું તેઓ ધ્રુવે છે, તેના ઉત્પાદનની

ધારણાથી કરવામાં આવે છે. પરંતુ એ અલબંત તેઓની પ્રાથમિક ભૂલ છે. જો બધા માણસો પ્રામાણિક હોય તો આપણી હાલની પદ્ધતિ પણ સફળ થવા વગર રહે જ નહીં. એટલે વસ્તુસ્થિતિ ધારવામાં આવે છે તે નથી. ખરું જોતાં, એ આખો પૈસા સંબંધીનો પ્રશ્ન પંચાણુ દેશ મનુષ્ય-સ્વભાવના મદાર ઉપર ગ્રામ્ય છે; અને જો તમારી પદ્ધતિ, સફળતા મેળવવી હોય તો તેણે તે સ્વભાવને શકેલો જોઈએ, નહીં કે તેના જ ઉપર આધાર રાખીને ચાલવું જોઈએ.

• લોકો પૈસાના એ પ્રશ્ન ઉપર વિચાર કરતા થઈ ગયા છે, એટલે અત્યારે જ એ પૈસાના જે માનિક્ષ હોય, તેમના અનુભવમાં જે કંઈ અગત્યની હકિકત આવી ગઈ હોય, તે, ખીજ લોકોને ઉપેક્ષા કરી જતા અટકાવવાને માટે, કહી દેવાની ખરેખરી જરૂર છે. લોકો સ્વભાવે સંસ્કૃત વૃત્તિના હોય છે. એટલે કે, લોકો સદ્દર પૈસાની તરફેણમાં છે.

• માંપણીથી, કે રાજકિય ઉચલપાચનથી, કે ખીજ આર્થિક પ્રયોગોથી, હાલની આર્થિક પદ્ધતિ બદલાઈ જવાનો જગદે સંભવ નથી. માત્ર સંજોગોના બળે કરીને તે બદલાય તો બદલાય, એવાં સંજોગો આપણી આસપાસ હિમા થવા લાગ્યા છે; એ બળ આપણા ઉપર પોતાની અજમાયશ કરવું હોય એમ લાગે છે.

• એટલે લોકોને પૈસા સંબંધના વિચારો સાહજિક થઈ જાય તેવી રીતનું કંઈક કરવાની જરૂર છે. પૈસો એ શું છે, અને શાથી એ પૈસાનું ઉપનામ ધરાવે છે, અને આધુનિક પદ્ધતિની અંદર એવી કંઈ કંઈ શક્યતાઓ અને તરફીઓ સમાવશી છે કે જેને લઈને માત્ર થોડાક જ મનુષ્યોની સત્તા તથા આખી પ્રજાની પ્રજા અને લોકોના મનુદાયો ચગદાયવા રહે છે-એ બધું તેઓને સમજાવવાની આવશ્યકતા રહે છે.

લેવું છે, એ ન્યાયથી મારી આ વિચારસરણી નથી સરળાઈ. કોઈ પણ પ્રકારના અંગત કારણસર મારી આ સંમિશ્ર નથી. મારે તો ફક્ત એટલું જ જાણવું છે કે એ પદ્ધતિથી વધારેમાં વધારે પ્રમાણના જનસમૂહને વધારેમાં વધારે લાભ મળે છે કે કેમ.

એકાદા વર્ગની, ખીજા વર્ગ કરતાં, તરફેણ કરતી હોય તેવી કોઈ પણ આર્થિક પદ્ધતિ સારી હોઈ શકે જ નહીં. કોઈ પણ પ્રકારનો વર્ગિય કાયદો અગર કાનુન નિઃશંક હાનિકારક છે. કુંધાર છું કે દેશના ઉત્પાદનની પદ્ધતિઓ એટલી બધી બદલાઈ ગઈ છે કે સુવર્ણ તેના માપનું ઉત્તમમાં ઉત્તમ સાધન પણ નથી રહ્યું. કારણ સાખના અંકુશના એક સાધન તરીકે સોનાનું ધોરણ વર્ગિય બેદ ઉભા કરે છે.

પૈસા અગર સાખના વિષય પરત્વે કોઈ પણ એક પ્રકારનો સિદ્ધાંત બાંધી બેસવા જેટલી મારી તૈયારી હજી નથી; અને મને લાગે છે કે એ વિષયો એવા છે કે, હજી સુધી તેના સંબંધી અમુક જ સિદ્ધાંત ધડી કહાડવા જેટલું જ્ઞાન કોઈને યે નથી. એ આખો યે પ્રશ્ન ધણી જ સાવચેતીભર્યા અને યથાર્થ પાયા ઉપર રચાયેલા પ્રયોગોથી નિર્ણય કરવા જેવો છે. પગલે પગલે, ધણી જ સંભાળ પૂર્વક, એમાં આપણે આગળ વધવું જોઈએ છીએ. એ પ્રશ્ન રાજકીય નથી, આર્થિક છે, અને મને ચોક્કસ ખાતરી છે કે સારી યે પ્રજાને એ વિષય સંબંધી વિચાર કરતા કરવામાં મદદગાર થઈ પડવું, એ ધણું જ હિતાવહ છે. તેઓને એ જ્ઞાન મળે એવો અંતઃકરણપૂર્વકનો પ્રયત્ન કરી જોયા પછી, પૂરેપૂરું જ્ઞાન મળ્યા સિવાય, લોકો કામ કરતા અટકશે, અને તેથી કેટલાંક સંકટોમાંથી ઉગરી જશે. પૈસા સંબંધી પ્રશ્ન દરેક મનુષ્યના મનની અંદર અગ્રસ્થાન રોકે છે. પરંતુ તેને માટે દરેકના મનની અંદર એકમેકના વિરોધી ખ્યાલો જ ઉદ્ભવતા એવામાં આવે છે. શરૂઆત, માનવજાત પ્રામાણિક છે એ

ધારણાથી કરવામાં આવે છે પરંતુ એ અલગત તેઓની પ્રાથમિક ભૂલ છે. જો બધા માણસો પ્રામાણિક હોય તો આપણી હાલની પદ્ધતિ પણ સફળ થવા વગર રહે જ નહીં. એટલે વસ્તુસ્થિતિ ધારવામાં આવે છે તે નથી. ખરું જોતાં, એ આખો પૈસા સંબંધીનો પ્રશ્ન પંચાણુ ટકા મનુષ્ય-સ્વભાવના મદાર ઉપર રચાયેલો છે; અને જો તમારી પદ્ધતિએ સફળતા મેળવવી હોય તો તેણે તે સ્વભાવને રાકવો જોઈએ, નહીં કે તેના જ ઉપર આધાર રાખીને ચાલવું જોઈએ.

લોકો પૈસાના એ પ્રશ્ન ઉપર વિચાર કરતા થઈ ગયા છે, એટલે અત્યારે જ એ પૈસાના જે માનિકો હોય, તેમના અનુભવમાં જે કંઈ અગત્યની હકિકત આવી ગઈ હોય, તે, ખીજા લોકોને ઉધે માર્ગે જતા અટકાવવાને માટે, કહી દેવાની ખરેખરી જરૂર છે લોકો સ્વભાવે સંરક્ષક વૃત્તિના હોય છે. એટલે કે, લોકો સદર પૈસાની તરફેણમાં છે.

માપણેથી, કે રાજકિય ઉદ્યોગપાત્રથી, કે ખીજા આર્થિક પ્રયોગોથી, હાલની આર્થિક પદ્ધતિ બદલાઈ જવાનો જરાકે સંભવ નથી. માત્ર સંજોગોના બળે કરીને તે બદલાય તો બદલાય, એવાં સંજોગો આપણી આસપાસ ઉભા થવા લાગ્યા છે, એ બળ આપણા ઉપર પોતાની અજમાયશ કરતું હોય. એમ લાગે છે.

એટલે લોકોને પૈસા સંબંધના વિચારો સાહજિક થઈ જાય તેવી રીતનું કંઈક કરવાની જરૂર છે પૈસો એ શું છે, અને શાથી એ પૈસાનું ઉપનામ ધરાવે છે, અને આધુનિક પદ્ધતિની અંદર એવી કંઈ કંઈ શક્યતાઓ અને તરફીઓ સમાયલી છે કે જેને લઈને માત્ર થોડાક જ મનુષ્યોની સત્તા તબે આખી પ્રજાની પ્રજા અને લોકોના સમુદાયો ચમકાવવા રહી છે—એ બધું તેઓને સમજાવવાની આવશ્યકતા રહે છે.

૬. - પૈસો આખરે તો તદ્દન સરળમાં સરળ વરતું છે. આપણી આત્મ લાવણધન કરવાની પદ્ધતિનું એ એક અંગ માત્ર છે. એક મેનુષ્ય પાસેથી લઈ બીજા મેનુષ્યની પાસે માત્ર લઈ જવાની એક સાદી અને સીધી રીતનું જ એ પ્રતિબિંબ છે. પૈસો સ્વતઃ ધણો જ આકર્ષક છે, ધણો જરૂરનો પણ છે. સ્વતઃ તે જરૂર ખરાબ કદી શકાય એમ નથી. આપણા સામાજિક જિવન વ્યવહારોમાં એ ધણો ઉપયોગીમાં ઉપયોગી પાવે છે. અને જ્યાં સુધી તેનું ને મૂખ્ય ધ્યેય છે તેને તે વળગી રહે છે ત્યાં સુધી, તે હરેક રીતે મદદકર્તા થઈ પડે છે, અને ફેરફાર પણ રીતે હાનિકારક નિવડતો નથી.

પરંતુ પૈસો હંમેશાં પૈસા તરીકે જ ગણાવે જ નોંધાય. જેવી રીતે એક દુટ એટલે હંમેશાં બાર ઇંચ જ હોય છે, તેવી રીતે એક ડોલર તે હંમેશાં એક ડોલર જ ક્યાં રહે છે ? ગાયસાના કારખાનાઓમાં દુનનાં વજનનાં માપો જે બદલાય નયે, ગાંધીઓની કુકાનાનાં ચક્ષુ માપો જે ફરવાઈ નય; કાપડીયાઓ વિગેરેના માપની લાકડીઓ આને બેતાળીસ ઇંચના માપની હોય અને આવતી કાલે વળી તેત્રીસ ઇંચના માપની થઈ નય એમ હોય, તો કોઈ અજબોજાટ કરી મૂકી તેમાં કાયમની દુરસ્તી કરવા ઉચ્ચપામણ કરી મૂકશે. પરંતુ જ્યારે ડોલર હંમેશાં ડોલર રહેતો નથી, જ્યારે સેન્ટનો ડોલર પાંસઠ સેન્ટના ડોલરમાં બદલાય છે, અગર તો તેનાથી ઓછા પચાસ સેન્ટ, અગર સડતાળીસ સેન્ટના ડોલરમાં રૂપાન્તર પામે છે, ત્યારે તેવે વખતે સોંચા પૈસા, ઓછી કિંમતના પૈસા વિગેરેની ખૂમો પાડવામાં શો અર્થ સમાયલો છે ? જેવી રીતે એક પ્રાઉન્ડ સોળા ઓસમા કાયમી સમાયલો છે, જેવી રીતે એકવાર છત્રીસ ઇંચમાં કાયમી સમાયલો છે, તેવી રીતે એક ડોલર સો સેન્ટમાં જ કાયમી સમાયલો રહે તેવા પ્રબંધની ખાસ જરૂર છે.

બંકરો, જે સીધે સીધું બેંકોગનું કામ કરે છે તેઓ, આપણી હાતની પ્રચલિત પૈસા સંબંધની પદ્ધતિના ઉદ્ગ્રણમાં ઉતરી તેને યથાર્થ રીતે સમજનારા, કુદરતી રીતે, ગણી શકાય. અને જે તેઓ મૂડીદારોની ખોટી ઊભી, થએલી લાગવગને એક વખત તિતાંજલી આપવામાં સહાયભૂત થાય, તો બેંકોગ જે જન સમાજની ગંહેર સેવા કરવા સરળપણું છે તે સેવા યથાર્થ રીતે બળવે, અને હાતની આર્થિક પદ્ધતિની અંદર જે કંઈ અસમાનતા અને અન્યાયી ધોરણો ધુસી જવા પાંખ્યાં હોય તેમાંથી બોક્કોનો ઉગારો કરે.

અલબત્ત “ જો...તો ” નું જોડું અત્રે વિકટ છે જ. છતાં તે નુર્જન નથી. સંજોગો વસ્તુસ્થિતિને એવી અચ્છડ અને સ્થિર બનાવી રહ્યા છે કે જેઓ આ વિષય સંબંધની ખુંચોથી માહિતગાર હોય તેઓ જ જો તેની મુશ્કેલીઓ દુર કરવામાં મુદ્દાશે નહીં તો ગમે તેવા અનધડ પથ તેમ કરવા મંડી પડશે. પ્રગતિ એ કોઈ પથ વર્ગ ઉપરના બળવાનું પરિણામ છે, એવું માનવું મૂખાર્થ બરેલું છે. સામાન્ય ઉર્નતિને માટે, આગળ પડતા વર્ગના અનુભવોનો ઉપયોગ કરો, જે પગલું આગળે મંડાય છે તે જડ પ્રગતિનું પગલું છે, એમ માની, એવાં પગલાંને અવરોધવાનો પ્રયાસ કરવો. તેમાં કોઈપણ પ્રકારનું ડહાપણ રહેલું નથી. આપણે બધા અહીં એકત્ર છીએ. અને એકત્ર રીતે આપણે આગળ વધવું જોઈએ. પ્રગતિના બળબળાટથી કોઈપણ મનુષ્યે, કે વર્ગે, દુઃખી થવાનું, અગર ગભરાવાનું, કારણ નથી. જેમના હાથમાં મૂડીની લગામ છે તેવાઓ જો એમ માનતા હોય - કે પ્રગતિ એ કેટલાક નબળા મગજના મનુષ્યોના અસંતોષ, અજાણ પરિણામ છે, તો તેઓએ સમજી જવું જોઈએ કે હવે વધુ વખત તેઓ નેતા તરીકેની ગણનાને લાયક રહ્યા નથી.

એવા મૂડીવાળાની ધ્યાનમાં બૂબોથી ભરપૂર એવી આધુનિક

પદ્ધતિ, બીજી સર્વાંગ સંપૂર્ણ પદ્ધતિ કરતાં, વધારે લાભદાયક જણાતી હોય, અને જો તેઓ પોતાનાં બાકીનાં વર્ષો વધારે સારી પદ્ધતિ ઉભી કરવામાં મદદરૂપ થાય તેવી રીતે ન ગાળતાં, અને એ રીતે સમગ્ર દુનિયાના જિવનને માનવંતુ અને ઉન્નત, અનેકું, જોવાને ભાગ્યવાન બનવાને બદલે, અંગત સ્વાર્થના લોભમાં ધસ-કાઈ, વધારેને વધારે નફો પોતે એકલા કેવી રીતે મેળવી શકે તેવા જ પ્રયાસ કરવામાં ગાળે, તો જરૂર જુદાં જુદાં હિતોની, એક જખરજરત અથડામણ ઉભી કર્યાં સિવાય તેઓ રહી શકનાર નથી. પરંતુ એવા સ્વાર્થથી ભરેલા મૂઝી-હિતધારીને સ્પષ્ટ પણે સમજાવી દેવું વ્યાજબી છે કે જે પ્રચલિત પદ્ધતિ માત્ર પોતાના સ્વાર્થને પોષે છે તેટલા જ પૂરતી તે હમેશને માટે કાયમ રહે એવું કરવા તેમનું આ યુદ્ધ હોય, તો તે યુદ્ધમાં તેમનો પરોજ્ય જ થવાનો છે. મૂઝી કે પૈસાએ બીવું શા માટે જોઈએ ? દુનિયા તો એની એ અત્રે રહેશે જ. માણસો એક બીજા સાથે ધધા રોજનારથી જોડાયલા રહેશે જ. પૈસો પણ હશે જ અને એ પૈસાના ઈત્રને કાણુમાં રાખનાર નિષ્ણાતોની પણ જરૂર પડશે જ. માત્ર એને મુશ્કેલીમાં મૂકતી ગ્રંથિઓ, અને એવાં ગુચ્છવણુ ભર્યાં ગુચ્છોનાં જ કાઠી નાંખવાં પડશે. અલબત્ત કેટલેક ઠેકાણે સમન્વય પણ કરવો પડશે. તેમાં ઐક્ય ઉદ્યોગના અધિષ્ઠાતા તરીકે કામ કરતી નહીં હોય ઉદ્યોગના સેવકો તરીકે પોતાની સેવા અર્પતી હશે. ધંધો પૈસાને અંકુશમાં રાખશે, પૈસો ધંધાને. અંકુશમાં રાખે એવું નહીં મને વ્યાજબી પાયમાલ કરી નાંખે એવી પદ્ધતિમાં ઘણે અંશે સુધારો દાખલ થએલો હશે; ઐક્ય એ જોખમ કે સાહસનું કામ નહીં બની રહે, પરંતુ જનતાને ઉપયોગી થઈ પડે એવી સેવા બમ્બવનાર સરથા તરીકે નભી રહેશે. હાલમાં સામાન્ય મનુષ્યો માટે કરે છે તેનો કરતાં ઘણું વધારે ઐક્ય કરશે. તેના વહિવટના ખર્ચાઓ,

હાલમાં જે ઘણા વધારા પડતા છે, તે તદ્દન ઝોછા યજ્ઞ નરો, અને તેઓના કામકાજમાંથી મળતો નફો જે જનતાની તે સેવા કરે છે તે જનતાની વ્યક્તિઓને ભાગે જ નરો.

જુની પ્રણાલિકામાંની જે બાબતો ઘણી જ આવશ્યક છે. પ્રથમ, એક જ પ્રજાની અંદર આર્થિક અકુશલ વલણ મોટામાં મોટી મંથરશક્તિ સંસ્થાઓ તરફ રહે છે તે ખીજી, તેવી જ રીતે સારી જે દુનિયાની અંદર એવું મંથરશક્તિ વલણ પોતાનો ભાગ બજવે છે તે.

સુધારાના જે માર્ગો આપણી આગળ ખુલ્લા છે, એક છેક તળિયેથી શરૂઆત કરતો માર્ગ, ખીજો છેક ઉપરથી શરૂઆત કરતો માર્ગ. ખીજો માર્ગ એ વધુ નિયમને અનુસરનારો માર્ગ છે. પહેલો માર્ગ રુશિયાએ અમંત્રમાં મૂકવા માંગ્યો છે તે માર્ગ છે. છેક ઉપરથી સુધારાની શરૂઆત કરવામાં સામાજિક દીર્ઘદષ્ટિ, અને સ્વાર્થાધ્યાય આપેલ્યથી તદ્દન જિલ્લડ એવું, હાથ પર લીધેલા કાંચ પરંતુ પારમાર્થિક પમરાટ મિશ્રિત પ્રખર પ્રામાણિકપણ એ બંને શુભોની ખુબજ પ્રમાણમાં આવશ્યકતા રહે છે.

સમગ્ર દુનિયાનો જાડાર તેની અંદર ઉછળી રહેલાં નાણાંથી મેંપાતો નથી. સુવર્ણ જાતે જરીકે મૂલ્યવાન ચીજ નથી. પરંતુ ધનની નિશાની તરીકે તેનો એવો ઉપયોગ થઈ શકે છે કે જેથી જેની પાસે તે હોય, અંગર જેના અકુશમાં તે હોય, તેઓ ખરેખરા ધનને ઉત્પન્ન કરનારને જે સાખની જરૂર હોય છે તે સાખની ઉપર સંપૂર્ણ હકુમત ધરાવતા હોય છે. પૈસાની લેવડદેવડ એ ઘણો કાયદાકારક ધંધો છે. જ્યારે પૈસો પોતે વેપારની વસ્તુ બની રહે છે, જ્યારે ખરું ધન ખસેડાય કે અદલમદલ કરી શકાય તે પહેલાં, પૈસો પોતે ખરીદ કરી શકાય કે વેચી શકાય એવી વસ્તુ બની રહે

છે, ત્યારે વ્યાજબીઓ અને સટોરીયાઓને ઉત્પાદન ઉપર એક પ્રકારનો કર નાંખવાની પરવાનગી મળી રહેતી હોય એવું યાચ છે. ઉત્પાદક બળો ઉપર પૈસાના અંકુશધારીઓ જે સ્વામિત્વ ભોગવતા હોય છે તે વધુ બળવાન બને છે. જો કે આપણે એ સમજીએ છીએ કે પૈસા એ આખી દુનિયાના ધનના પ્રતિક સમાન છે, અને દુનિયાની અંદર પૈસા કરતાં ધન વિશેષ છે, તો પણ ધણી ખરી વખત ખરેખરા ધનને પૈસા ઉપર જ આધાર રાખી બેસી રહેવું યોગ્ય છે, અને એ રીતે ધનથી ભરપૂર, પરંતુ પૈસે ટકે ગરીબાઈમાં સમડતી, પૃથ્વી-એવી એક અજ્ઞાન બરેલી, તદ્દન વિરોધાભાસાત્મક પરિસ્થિતિ ઉભી થાય છે.

આ હકિકતો માત્ર આંકડા શાસ્ત્રની દૃષ્ટિએ જ ઉપયોગી છે એમ નથી. એની અંદરથી તો માનવતાનું ભવિષ્ય નીતરતું વાંચી શકાય છે. દુનિયાની ગરીબાઈ માફતે અછતને હીધે ડહાપી હોતી નથી-પૈસાના ચિંગુસપણાને જ તે આભારી છે. પ્રજા પ્રજાની વચ્ચે વધતી જતી વ્યાપારી હરિશ્ચંદ્રો, આંતરરાષ્ટ્રીય સરસાઈ અને અસૂયાને જન્મ આપે છે, જેને લઈને વળી મહાન યુદ્ધો ધાટી નીકળે છે.

ઉપરની હકિકતોમાંથી આવી રીતનાં, માનવતાને સ્પર્શતાં, તાત્પર્યો ઠાઠી શકાય એમ છે. આમ ગરીબાઈ અને લડાઈ, માનવજાતને હેરાન કરતાં મોટામાં મોટાં બે, અટકાવી શકાય એવાં, દર્દો, એક જ પદ્ધતિ એક જ ડાળી ઉપર ઉગી રહેલાં છે.

એટલે કોઈ વધારે સારી પદ્ધતિ અમલમાં આવે એવો પ્રયાસ થઈ શકે એમ છે કે નહીં તેના જ અન્વેષણ તરફ હવે આપણે પ્રયાસ કરવો જોઈએ.

૨ પ્રકરણ ૧૩ મું.

ગરીબી શા માટે ?

ગરીબી અનેક સંજોગોને અભારી છે, જે કે તેમાંથી વધારે મહત્વના સંજોગો જે હોય છે તેને આપણે અકુશમા રાખી શકીએ એવા હોય છે. તેવી જ રીતે, વિશિષ્ટ પ્રકારના હકકો ધરાવનાર થોડા ભાગ્યશાળી સમુદાયનું પણ છે. હું 'ધાર' છું કે ગરીબી અને વિશિષ્ટ હકકનો ઉપયોગ, એ બંનેને, સદાને માટે તિનાજલી આપી શકાય એમ છે. તેઓનો વિનાશ કેવળ ધ્રુષ્ટ છે, એમાં જરાયે સંદેહ નથી. બંને અનુદરતી છે, પરંતુ એ પરિણામો લાવવા માટે આપણે કામ, શ્રમ, મહેનત તરફ દ્રષ્ટિ વાળવી પડશે, નહીં કે કાયદા તરફ.

ગરીબી એટલે એક વ્યક્તિ અગર કુટુંબ તેના ખોરાક, રહેઠાણ, અને પોષાકના સબધમાં બ્યાજબી પ્રકારનો પણ સતોષ સેવી શકે નહીં એવી સ્થિતિ. બગ્થુપોષણના દરબજામાં કંઈ કંઈ તક્ષવત રહેવાના માનસિક અગર શારિરિક શક્તિ માણસો સરખા પ્રમાણમાં ધરાવતા હોતા નથી. એટલે માણસો સર્વત્ર સરખા છે, અગર સરખા હોવા જોઈએ એ ધોરણે ગ્વિકારી કોષપણ યોજના શરૂ કરવામાં આવે તો તે અનુદરતી જ થઈ પડે, અને તેથી કરીને તેનો અમન સફળતા પૂર્વક થઈ શકે નહીં. બધું જ એક સરખા સપાટી ઉપર લાવી મૂકવાને માટે કોષ ગ્વિકાર્ય પદ્ધતિ અસ્તિત્વ ધરાવી શકતી નથી. એ માર્ગે તો ગરીબી ઉતરી વધવાની જ, અપવાદરૂપ ગહેવાને બદલે સામાજિક થઈ રહેવાની. ગરીબી માત્ર વિપુલતાથી જ નાશ પામી શકે એમ છે, અને ઉત્પાદનના શાસ્ત્રિય જ્ઞાનની અદર હવે આપણે એટલા બધા આગળ વધી ગયા છીએ કે કુદરતી રીતે એ દિવસ જોવાનો આપણે આકાંક્ષા સેવી ન રહ્યા છીએ કે વધારે ઉત્પાદન અને વહેંચણી એવી તો શાસ્ત્રિય ઝીણવટથી

ચએલી હોય કે બધાને પોતાની શક્તિ અને ઉદ્યમ અનુસાર યોગ્ય મળી રહેતું જ હોય.

ઉદામ સમાજવાદીઓની દલીલ કે ઉદ્યોગવાદ શ્રમજીવીઓને ચમદશે એ અદ્વિત નિવડી છે. આધુનિક ઉદ્યોગવાદ મહેનત કરનારને, અને સમગ્ર જગતને, ઉચ્ચ દર્યામાં ધીમે ધીમે લઈ જાય છે. માત્ર આપણે તેની યોજના અને પદ્ધતિઓથી બરોબર માહિતગાર થવું જોઈએ. બુદ્ધિપૂર્વકતા વૈયક્તિક નેતૃત્વથી સાગમાં સારાં પરિણામો ઉપજવી શકાય એમ છે, રાજ્યકારભાર એવો નિયેષાત્મક હોય છે કે કોઈ પણ રચનાત્મક કાર્યક્રમને આપદિ તે સદાય આપતો નથી, પરંતુ પ્રગતિની આડે આવતા અંતરાયો ખસેડી દેખે, તેમ જ જનતા ઉપર વધારે ભારરૂપ થવાનું છોડી દેખે, તે માત્ર નિયેષાત્મક સહાય આપી શકે.

હું જોઈ શકું છું ત્યાં સુધી તો મરીખીનાં અંતર્ગત કારણો ઉદ્યોગ અને ખેતીના ક્ષેત્રોની અંદર ઉત્પાદન અને વહેંચણીના અસમાન વર્તીવની અંદરજ સમાયલાં જણાય છે. એ સમતાને અભાવે જે દુર્વ્યય થવા જાય છે તે ધુણાજ પૂછળ પ્રમાણમાં થયે જાય છે. બુદ્ધિપૂર્વકતું નેતૃત્વ હોય, અને સેવા ભાવનાથીજ કામ થતું હોય, તો આ બધો દુર્વ્યય અટકે. જ્યાં સુધી નેતૃત્વ સેવા ભાવનાને વિસારી પૈસાનો જ વધુ પ્રમાણમાં વિચાર કર્યો કરે છે. ત્યાંસુધી આ દુર્વ્યય ચાલુજ રહેશે, એવો દુર્વ્યય દુરંદેશી માણસોની બુદ્ધિ વડેજ અટકાવી શકાય; હુંકી દ્રષ્ટિવાળા માણસો તેને અટકાવી શકે નહીં; કારણ તેઓ તો માત્ર પૈસાનો જ વિચાર સેવ્યા કરતા હોય છે. દુર્વ્યય તેમની દ્રષ્ટિને જણાતોજ નથી. સેવા એ એક વ્યવહારમાં વ્યવહાર ભાવના છે એમ ન માનતાં, માત્ર પરમજી અને પારકાનું બધું ઈચ્છનાર લોકોને જ તે કામની છે, એમ તેઓ માને છે. નાની નાની વસ્તુઓમાંથી જીએ તેઓ આવતા નથી, અને

મોટી મોટી વસ્તુઓ તેમની નજર બહાર જ રહી જાય છે. માત્ર પૈસા ખેંદ કરી લેવાના સમયોપયોગી ઉત્પાદનના દષ્ટિબિંદુથી આરંભ થઈ કામ સીધા ઓછામાં ઓછું ફાયદાકારક છે, એ મોટામાં મોટી સાંતનો સ્વિકાર તેઓનાથી થઈ શકતો જ નથી.

સેવાભાવનાનો સિદ્ધાંત કેવળ પરમાર્થવાદ ઉપર અવલંબાવી શકાય ખરો. પરંતુ એ પ્રકારની સેવાનો ભાગ હંમેશાં માટેનો સર્વોત્તમ ભાગ કંઈ જ નથી શકતો તથા વ્યાવહારિકતાને ભાવનાવાદે સંતોષ સમજી જાય છે.

ઔદ્યોગિક સાંદસો જે ધન ઉત્પન્ન કરે છે તેનો ભાગ ન્યાય પુરુષાર વહેંચી શકાય નહીં એવું કંઈ નથી. માત્ર તેને અંગે થતો નકામો વ્યય એટલા બધા મોટા પ્રમાણમાં થાય છે કે પછી તેની અંદર કામ કરનાર દરેકને તે ધનનો પુરતો હિસ્સો મળી શકતો નથી તેમ જ તેમાંથી ઉત્પન્ન થએલો માલ એટલી બધી જગ્યા કિંમતે વેચવામાં આવતો હોય છે કે તેની પાંચ પૂરેપૂરી ખપત થઈ શકતી નથી.

એવા વ્યયના કેટલાક દાખલાઓ દાંડી આ હકીકત સમજવા આપણે પ્રયત્ન કરીશું. શક્તિ અને જળનો ચતો કુવ્યય આપણે તંપાસીએ, મિસિસિપિની ખીણમાં કાલસો નથી. પરંતુ તેની મધ્યમાંથી વહેતી મિસિસિપિ નદી લાંબો હાસ પાવરનું આંતરિક બળ ધરાવે છે. હવે તેના કિનારા પર રહેતા લોકોને જો ત્યાં અગર શક્તિની જરૂરિયાત પડે તો તેઓને હજારો માઇલથી આપાત થતો કાલસો, જે એ નજદીકની નદી તેમને આવી શકે તેના કરતાં, પ્રણી જગ્યા કિંમત આપાને ખરીદવો પડે છે. અગર જો આવો મોંઘો કાલસો તેઓ લઈ શકતા નથી, તો બહાર જઈ આગળ પાછળનાં ગ્રાહકો પામે છે, અને તેથી એ જળના-જળના પોષક તત્ત્વને હણી નાંખે છે.

અત્યાર સુધી આ તેમની નજદીકમાં ઉત્પન્ન થતા બળની તેમને ખબર જ પડી નહતી, તેના સંબંધી કંઈ વિચાર જ તેમને થયો ન હતો. બાકી એ જ બળ, પ્રાયશ્ચિત્ત સેજસાજ ખર્ચ કરતાં વિશેષ કંઈ ખર્ચ કરાવ્યા વગર, એ ખીણની આસપાસ તેને આધારે રહેતી મોટી વસ્તીને માટે તાપ, પ્રકાશ, રાધવું, વિગેરે કામ ઘણી સુગમતાથી પુરાં પાડી શકત.

ગરીબોનો ઇલાજ વૈયક્તિક કરકસરમાં સમાયેલો નથી, પરંતુ વધારે સારા ઉત્પાદનની અંદર સમાયેલો છે. કરકસર, બચાવ, વિગેરે વિષયક વિચારો જોઈએ તે કરતાં વધારે પ્રમાણમાં ફેલાવો પામી રહ્યા છે. 'કરકસર' શબ્દની અંદર જ માનસિક બીતંત્રા એક પ્રકારનું પ્રતિબિંબ જણાય છે. કોઈ એકાદ ખાસ સંજોગને લઈને થતા મહાન વ્યયનો દુઃખદાયક ખ્યાન મગજ ઉપર ઠંભી જાય છે, અને એ ઉડાઉપણાને અકુશમાં રાખવા સારુ એક જખરજડત પ્રત્યાવાત રૂપે કરકસરનો ખ્યાન મગજ એકદમ મદલ્યુ કરી બે છે. પરંતુ તેમ કરવામાં તે માત્ર એક મોટા સકંજામાંથી છુટી નાના સકંજામાં જ સપડાય છે. એ કંઈ તેની જૂનના માર્ગ ઉપરથી સત્યના માર્ગ ઉપરની સફળતા જરો મુસાફરી બનતી નથી.

કરકસર એ એક અર્ધ-જિવંત માનસનો નિયમ થઈ પડે છે. નકામા થતા વ્યય રૂઝતા કરકસર સારી છે એમાં જરાયે સંદેહ નથી. તેમજ ખીણ પાસથી ફેલીએ તો વપરાશના નિયમ જોટલી તે સારી નથી, તેમા જરાકે સંદેહ નથી. કરકસર આચરતા લોકો તેને એક સદ્ગુણમાં અપાવવા માગે છે. પરંતુ જેના અમુક્ય દિવસો અને વર્ષો ધાતુના થોડા કડકાઓને વળગી રહેવામાં જ વ્યતીત થતા હોય એવા, ગરીબીથી ભરેલા અને સાંકડા મનવાળા, મનુષ્યોની રિયલિટી કરતાં વધારે દયાજનક રિયલિટી ખીણ કંઈ કંઈ

શકાય ? નેઓ પોતે શ્વાસમાં બેવાની હવાના સંબંધમાં, તેમ જ બીજા કોઈ સંબંધમાં, વપરાશની કદર કરવામાં પણ કંબુસાઈ દેખાડે છે, એવા કરકસરીયા બોધને આપણે સારી રીતે ઓળખીએ છીએ. તેઓ હંમેશા મુજતા રહે છે-તેમનો દેહ અને આત્મા હંમેશાં કંપાયમાન જ રહે છે. આવા પ્રકારની કરકસર એ પણ એક પ્રકારનો વ્યય જ સમજવો. જિવનના, સુંદર સાત્ત્વિક રસો, અને જિવનનાં મુલ્યવાન સત્ત્વોનો તેઓના હાથે દુર્વ્યય જ થયા કરે છે. કારણ વ્યય પણ એ પ્રકારના હોઈ શકે—એક ઉડાઉગીરનો, અને બીજો કંબુસનો.

કુદરતે આપણને જે કંઈ આપ્યું છે તે વાપરવાને માટે જ આપ્યું છે. તેના દુરુપયોગમાથી જ આપણા જિવનનાં બધાંયે દુઃખો ઉદ્ભવે છે, આપણા સામાન્ય જિવનનો વસ્તુઓના સંબંધમાં જો આપણે કંઈ પણ ખરાબમાં ખરાબ પાપ કરતા હોઈએ તો તે એ છે કે આપણે તે વસ્તુઓનો દુરુપયોગ જ કરી રહ્યા છીએ. દુરુપયોગ એ બહોળો શબ્દ પ્રયોગ છે. આપણે તેને "વ્યય" કહીશું; પણ વ્યય એ જે એવા દુરુપયોગનું એક અંગ છે. વ્યયમાત્ર દુરુપયોગ છે, અને દુરુપયોગ પણ વ્યય જ છે.

બચાવવાની ટેવને અતિશયતાનું ૨૫ આપવું શક્ય છે. આપણે ડોકરાઓને પૈસા બચાવવાની શિખામણ આપીએ છીએ. સ્વાર્થને સારું અને વગર વિચાર્યે કરવામાં આવતા ખર્ચને અંકુશમાં રાખવાના પ્રયત્ન તરીકે એ શિખામણનો કંઈ અર્થ ખરો, પરંતુ તે રચનાત્મક શિખામણ ન કહેવાય. તેને બચાવવાનું શિખવ્યા કરતાં તેની મૂડીને અમુકમાં નોકડીને જેમ બને તેમ તે વપરાતી રહે તેમ કરવું એ શિખવવું વધારે સારું છે. યુવાનોએ તો બચાવવા કરતાં તેમની ચાપણને અમુકમાં નોકડાની ટેવ-પાડવી

જોઈએ. પોતાની ઉત્પાદક શક્તિમાં વધારો થઈ શકે એવી રીતે પોતાનામાં ને પોતાનામાં જ તે થાપણુ રોકવાનું પ્રથમ તેમણે જાણ્યું જોઈએ. પોતાને એ પ્રમાણે ઉપયોગીતાના શિખરે હાથ મળ્યા પછી, કાયમની નીતિ તરીકે, આવકનો સારો જવો દિરસો જાણે મૂકવાનો વિચાર કરવાનો તેમને પૂરતો વખત મળશે. ત્યાં સુધી તમે તમારી પોતાની જાતને વધારે ઉત્પાદનીય ઉપયોગીતામાં રોકી શકતા નથી, ત્યાં સુધી તમે કરો જ બચાવ કરી શકવાના નથી. જોઈએ ખરી રીતે તો તમારી અંતિમ મૂડીમાંથી તમે એટલું બાંધું કરો છો. વપરાશનો સિદ્ધાંત આપણને ખરી રીતે દોરવણી કરનારો છે. વપરાશ સક્રિય, જિવન અર્પણ કરનારો અને રચનાત્મક છે, તે સદૈવ જિવંત છે, અને સારાના સમૂહમાં જોડેરો કરનાર છે.

સામાન્ય સ્થિતિ બદલ્યા વગર; દરેકની વ્યક્તિગત જરૂરિયાત જાતી કરી શકાય. મજૂરીના દરોનો વધારો, કિંમતનો વધારો, નફાનો વધારો, અને બીજા આમ તેમથી વધારે પૈસા મેળવી આપી શકે એને માટે અમલમાં મૂકાતા વધારાઓ—એ બધા, બીજા દરેકને તેનાથી થી અસર થશે થી નહીં - તેના વિચાર ક્યાં વગર, એક અગર બીજા વર્ગની પ્રસરતી જ્વાલાઓમાંથી જીગરી જવાના પ્રયાસો માત્ર છે. એવી એક મૂર્ખતા ભરેલી માન્યતા પ્રચાર પામેલી જોવામાં આવે છે કે જો માત્ર પૈસો પૂરકળ મેળવી શકાય તો ગમે તે તોફાનની સામે ટક્કર ઝીલી શકાય. શ્રમવાદીઓ એમ માને છે કે મજૂરીનાં દરો જો વધારે મેળવી શકાય તો ગમે તે તોફાનની સામે ટક્કર ઝીલી શકાય. મૂડીવાદીઓ એમ માને છે કે જો વધારે ને વધારે નફો મેળવી શકાય તો ગમે તેવા તોફાનની સામે અણુનમ રહી શકાય. પૈસો શું શું કરવાને માટે શક્તિમાન છે તેના સંબંધમાં આર્થ દિવાસાજનક અદ્વા પ્રવર્તમાન જોવામાં આવે છે. સામાન્ય સંજોગોની અંદર પૈસો ધણો જ ઉપયોગી હોય છે,

પરંતુ તેની કિંમત, ઉત્પાદનને અંગે લોકો જે તેને અર્પે છે તેના કરતાં, વિશેષ કંઈ જ હોતી નથી, અને તેનો ગેર ઉપયોગ પણ તેવો થઈ શકે. ખરેખરા ધનના બદલામાં આ પૈસો એવા તો વહેંચ-બંચા જીવનમાંથી બહાર ચકાસ કે તેની બધીયે કિંમત સદંતર-નષ્ટ થઈ જાય.

ઉદ્યોગ અને ખેતી એ બેની વચ્ચે તાત્ત્વિક વિરોધ છે એ જાતની માન્યતા હજી કાયમ જોવામાં આવે છે. ખરી રીતે તેનું કંઈ નથી. શહેરોમાં વગતી ઘીય થઈ ગઈ છે, જોઈએ તે કરતાં વધારે પ્રમાણમાં ઉભરાઈ ગઈ છે. અને તેથી દરેકજણે ખેતીનો આશ્રય લેવો જોઈએ એવું કહેવામાં કર્યો જ અર્થ નથી. જો દરેક જણ એમ કહે તો ખેતી પણ જે સંતોષકારક ધંધો મનાય છે તે જલ્દીથી મટી જાય. કારખાનાંવાળાં શહેરોમાં પણ ટોળે જમાવું એ દરેક જણને માટે તેટલા જ પ્રમાણમાં યોગ્ય ન કહેવાય. ખેતરો જો નિર્જન થઈ જાય તો કારખાનાંનો પણ શો ઉપયોગ ? એટલે ખેતી અને ઉદ્યોગ અન્યોન્યાયે નબી શકે. કારખાનાંવાળો ખેડૂતને, વધારે સારા ખેડૂત બનવાને માટે, જે સાધન જોઈએ તે આપી શકે; અને ખેડૂત, અને ખીજા કાચો માત્ર જિત્તજ કરનારાઓ કારખાનાંવાળાને, વધારે સારા કારખાનાવાળા બનવાને માટે, જે સાધન જોઈએ તે આપી શકે. એમ થાય ત્યાર પછી માત્ર લાભનિર્મિત કરવાનાં સાધનને સદેશવાહક તરીકે સ્વિકારીને, સેવાના ધ્યેય ઉપર અવલંબતી એક સદ્ધર અને સખળ પદ્ધતિ, આપણે જરૂર તૈયાર કરી શકીશું. ન્યાં જિવન સચાલન બહુ-હાડમારી ભરેલું હોયું નથી, એવાં નાનાં નાનાં જીવોમાં જો આપણે રહીએ, અને ન્યાં ખેતરો અને બાગ બગીચાનાં ઉત્પન્નો એટલા બધા વચગાળેના નફા ખાંડે-ઓતી દરમ્યાનગિરિ વગર મેળવી શકાય એમ હોય, ત્યાં ગરીબી અગર અસંતોષ હશે તોયે ઘણું જ જીવન પ્રમાણમાં હશે.

હવે મોસમના કામકાજની પદ્ધતિ તરફ આપણે નજર કરીએ. બાંધકામના ધંધાને એક મોસમિયા ધંધાના ઉદાહરણ તરીકે આપણે તપાસીએ. બાંધકામની મોસમ આવવાની રાહ જોતા કારીગરોને આખો શિયાળો આમતેમ ફરતા ફરવા દેવામાં આપણે કેટલી બધી શક્તિનો વ્યય થવા દષ્ટએ છીએ? અને વળી અનુભવી કારીગરો, કે જેઓએ કારખાનામાં જગ્યાઓ મેળવેલી છે, તેઓ એ બાંધકામની મોસમને માટે જ કારખાનાં છોડી જાય, અને કદાચ પછી તેઓને મૂળની જગ્યાઓ એથી ગુમાવવી પડે તે બયથી, ત્યાંને ત્યાં બંધાર્થ રહેવાની તેમને જે ફરજ પડે છે તેને લીધે, આવડતનો પણ વ્યય કેટલા બધા મોટા પ્રમાણમાં થાય છે!! આ સમગ્ર વર્ષ પર્યંત એકને એક જગ્યાએ રોકાર્થ રહેવાની પદ્ધતિથી કેટલો બધો વ્યય થવા કરે છે? ખેડુત જે દુકાનમાંથી રોપણી અને કાપણીની મોસમોમાં છુટો થઈ પોતાનું ખેતર ખેડી શકે, અને બાંધકામ કરનાર કારીગર જે દુકાનમાંથી તેનો ધંધો કરવા માટે મોસમ પુરતો છુટો થઈ શકે, તો તેઓ બન્ને કેટલી બધી વધારે સારી સ્થિતિમાં હોય, અને દુનિયાં આખી પણ કેટલી બધી વધારે સફેતાઈથી પોતાનો કાર્યભાર ચલાવી શકે?!

ધારોજે આપણે બધા દરેક પાનખર-ઋતુ અને ઊનાળામાં બહાર નીકળી ત્રણ ચાર માસ બહારની તંદુરસ્ત જિંદગી ગુમરી શકવાને માટે ભાગ્યવાન થઈએ, તો પછી આપણને મંદીના દિવસો એટલા બધા સાક્ષશે નહીં.

ખેતીના કામમાં પણ નવરાસનો અને મંદીનો વખત આવે છે જ. તેવે વખતે ખેડુતે કારખાનામાં દાખલ થઈ, ખેતીને ઉપયોગી વીજળે બનાવવામાં મદદગાર જિવડ્યું જોઈએ. કારખાનાને પણ એવો મંદીનો વખત આવે છે. તે વખતે તેના કામ કરનારાઓએ જમીન ઉપર જઈ, ખોરાક ઉપજાવવાના કામમાં મદદ કરવી જોઈએ.

આ રીતે કામમાંથી મંદતા, નિરસતા, ઉડાવી દઈ શકીએ છીએ, અને કૃત્રિમતા અને કુદરતની વચ્ચેની વિષમતા ખસેડી સમતાનું પાસું બળવો શકીએ છીએ.

સૌથી વધારેમાં વધારે કાયદો તો આ રીતે જિવનનો એક દરેલ, અને બન્ને પાસાં સમતોત રહે તેવો, ખ્યાલ આપણને જ આવે છે તેમાં સમાયશે છે. કળાનું મિશ્રણ માત્ર ભૌતિક દૃષ્ટિએ જ લાભકારી છે એમ નહીં, પરંતુ 'માનસિક' વિશાળતા, અને શુદ્ધિની વ્યાજબી નિષ્પક્ષપાતતા પણ તે વધારે છે. આજના જમાનાનાં અસંતોષનાં મૂળ આપણા સંકુચિત અને પક્ષપાત ભર્યાં શુદ્ધિના વલણની અંદર જ સમાયતાં છે. આપણું કાર્ય જો વધારે વિવિધતા ભરેલું હોત, જિવનની વધારે બાબતો આપણે જોઈ હોત, એક અંગની જરૂરિયાત માટે બીજા અંગની કેવી અને કેટલી જરૂરિયાત છે તે જો આપણે સમજ્યા હોત, તો આપણે વધારે ગ્રિય અને સમતાવાળા થઈ શક્યા હોત. દરેક મનુષ્ય પુરૂષ આકારની તોળે અસુક વખતનાં અસુક કામ કરવાને માટે વધારે ઉપયોગી હોય છે જ.

આ મિના તદ્દન અશક્ય નથી. જે આપણને ઈષ્ટ અને ખરું જાણાય તે કદાપી અશક્ય હોવું જ નથી. માત્ર એકમત થઈને સંપૂર્ણ કામ કરવાની જરૂર હોય છે.

શ્રીમંત પુરૂષો વર્ષમાં, શિયાળા અગર ઉનાળાના ત્રણ ચાર માસ કોઈ સુંદર અને આકર્ષક હવા ખાવાના સ્થળે જઈ, અમરતા આગસમાં વખત ગાળી નાંખવાનું ઇષ્ટ ધારે છે. અમેરિકાના બીજા મધ્યમ, તેમજ તેનાથી ઉતરતા વર્ગના, લોકો, કરી શકે એમ હોય તો પણ. તે પ્રમાણે વખત ગુમાવી નાંખતા નથી. પરંતુ બહારને માટે મોસમ પૂરતી કામગિરી જોઈતી હોય તો તેઓની ટોળકી ઠીક ઉપયોગમાં આવી શકે એમ હોય છે.

આધુનિક સમયમાં આપણી આસપાસ અસંતોષનાં જે વખળો ઉછળતાં આપણને જણાય છે તે સઘળાં આપણે આપણા જિવનને કૃત્રિમતાને ખોળે મૂકી દીધેલું હોય છે તેમાંથી પરિણામેલાં હોય છે, એ નિઃસંદેહ છે. આખા વર્ષ દરમ્યાન જે માણસો એકને એક પ્રકારનું કામ કર્યા કરતા હોય, અને બહારની વિશાળતા કે ખુલ્લા આકાશ તળેની તંદુરસ્તીનો સહેજ પલ્લુ ઉપયોગ કરવાનું જેમના નસિજમાં હોય નહીં, તેઓને બધી થે બાળતો વિકૃત સ્વરૂપમાં જ દેખાય, એ તદ્દન સ્વાભાવિક છે. તેમાં તેમને દોષ દષ્ટ શકાય એમ નથી. આની આ વસ્તુચિતિ શ્રમવાદી તેમ જ મૂડીવાદી બન્નેને માટે એક સરખી રીતે જ બંધબેસતી આવે છે.

જિંદગીમાં એવું શું છે કે જે સામાન્ય અને પથ્ય જિવનના ભાગોને પણ અવરોધે છે? અને ઉદ્યોગમાં એવું શું છે કે જે બધી કળાઓના નિષ્ણાત ઉપાસકોને, તેમનામાંનું જે કંઈ શ્રેષ્ઠ હોય તે બહાર બતલાવી શકવાને માટે, માર્ગ મોકળો કરી આપવામાં પોતાના વિરોધી બેબે છે? કદાચ સામા એવી દૃષ્ટી રચી કરવામાં આવે કે દરેક જાનાળામાં દુકાનોમાંથી ઉદ્યમનો બળો આ રીતે જો ખૂસેડી બેવામાં આવે તો ઉત્પાદનમાં ખસેલ પહોંચે. સંસ્કૃત આ પ્રશ્ન એવો છે કે તેને સર્વદેશીય દૃષ્ટિથી વિચારવો જોઈએ. ત્રણ ચાર મહિનાના બહારના કામના અંગે એ ઉદ્યોગનાં બળોમાં જે વૈધુ શક્તિનો સંચાર થાય છે તેનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ. તેમજ ખેતરોની સાદી જિંદગીના પરિણામે સામાન્ય જિવન ઘટનના અર્થનો જે બોળે ઓછો થાય છે તે વાતને પણ આપણે ખૂંટી જવી જોઈએ નહીં.

પહેલાંના એક પ્રકરણમાં મેં જણાવ્યું છે તે પ્રમાણે અમે આ ખેતર અને કારખાનાનું સંમિશ્રણ સાધવા મથી રહ્યા છીએ.

અને તે માખતમાં તદ્દન સતોષકારક પરિણામો અમને તો સાપડ્યાં છે. ડેટ્રોઇટથી બહુ દૂર નહીં એવા નૉર્થવીલેમા અમે વાલ્ક્ર (પ્રવાહ નિરોધ ઢાંકણ) બનાવવાનું એક નાનું કારખાનું ઉભું કર્યું છે. કારખાનું નાનું છે, પરંતુ વણા મોટા પ્રમાણના જથ્થામાં તે વાલ્ક્ર (પ્રવાહી નિરોધ ઢાંકણ) બનાવે છે. આ કારખાનાનો વલ્લિવટ અને તેની યંત્ર રચના તદ્દન સરળ છે, કારણ માત્ર એક જ વસ્તુ તે બતાવે છે. અમારે બહુ હોશિયાર કારિગરોની શોધમાં ફરજ પડતું નથી. યત્રમાં જ જે સુદ્ધિની સુખી જોધએ તે જોઠવી દીધેલી છે. એ ગામડાના ભોકો થોડોક વખત એ કારખાનામાં કામ કરી શકે, અને થોડોક વખત પોતાના ખેતરમાં પણ કામ કરી શકે, એમ હોય છે, કારણ યંત્રની મદદથી કરવામાં આવતી ખેતી કંઈ બહુ શ્રમજનક હોતી નથી. કારખાનાને ચનાવવાનું બળ પાણીમાંથી મળી શકે-છે.

ખીજી આના કરતાં કંઈ મોટા પાયા ઉપર રચાયેલું કારખાનું, ડેટ્રોઇટથી પદર માઇલ દૂર આવેલા ફેલ્ડ રૉક ઉપરના મકાનની અંદર, કાઠવામાં આવ્યું છે. અમે નદીનું પાણી રોકવાના ખડિયાટ બાધી દીધેલા છે. એ ખડિયાટ ધી ડેટ્રોઇટ ટાલેડો અને આયર્નટન રેલ્વેને માટે પૂરતું કામ પણ સારું છે. એ જગ્યાએ એ રેલ્વેને એવા પૂલની જરૂર પણ ધણી હતી. લોકોના આવરજવરને માટે પણ તે સુંદર રસ્તો થઈ રહ્યો છે. આ બધું એક જ રચનામાં થઈ ગયું. આ જગ્યાએ અમે અમારા કાચ બનાવવાનું નક્કી કર્યું છે. એને માટે અમારા ધણા ખર્ચ કાયા માનને અમારે માટે ઉપર તાણી લાવે એવું પૂરતા પ્રમાણમાં પાણી આ ખડિયાટથી અમને મળી રહે છે. વિદ્યુત્ કારખાનાની મારફત અમને જોઈતું બળ પણ તે પાણી પૂરું પાડે છે. અને તે ખેતરવાળા ગામની બરોબર મધ્યમાં હોવાથી ત્યાં બહુ સંકડાવ

વધી પડવાનો, કે એક જ જગ્યાએ વસતીની ધીચતા વધી પડવાથી નિપજતા અનર્થોનો, સંભવ નથી. માણુમોને ખેતરો તેમ જ કારખાનાંમાં, બંનેમાં, કામો મળી શકશે, અને આસપાસ પંદર માઈલના વિસ્તાર સુધી, એ બધાં છુટાં છવાયાં ફેલાઈ શકશે-કારણ અલબત્ત હમણાં તો કામ કરનાર કારખાનામાં સ્વવાહન યંત્રમાં આવી શકે. ત્યાં ખેતી અને ઉદ્યોગનું સંપૂર્ણ સમિશ્રણ થએલું હશે, અને એક જ જગ્યાએ વસવાટની ધીચતા વધારી દેવાથી જે ભુરાં પરિણામો ઉપજે છે તેનો સંપૂર્ણ અભાવ હશે.

એક ઉદ્યોગથીલ દેશને તેના બધા ઉદ્યોગોને એક વર્તુલની અંદર કેન્દ્રિત કરવા પડે છે, એ પ્રકારની માન્યતા મારા અભિપ્રાય પ્રમાણે પાયા વગરની છે. ઉદ્યોગનો વિકાસ સાધવાના પ્રયાસોની અંદર એવા પ્રકારનું એક પગથીઉ આવે છે ખરું. પરંતુ જેમ જેમ કારખાનાં સંબંધી વધારે ને વધારે માહિતિ આપણે મેળવતા જઈએ છીએ, અને અદલબદલ થઈ શકે એવા ભાગોથી ચીતે બનાવવાનું આપણે શિખીએ છીએ, તેમ તેમ તે ભાગો સારામાં સારા સંલેગોની અંદર કેવી રીતે બનાવી શકાય તેવું જ આપણે ઠરીએ છીએ. કારિગર-વર્ગ અને કારખાનાંઓના માલિક-વર્ગ, બંનેની દૃષ્ટિએ, સરખી રીતે સાનુકૂળ સંલેગો જે જાણાય તે જ ઉપર ઠહાં તે, સારામાં સારા સંલેગો. પાણીના એક નાના વહેણા ઉપર મોટું જંગી કારખાનું ઉભું કરી શકાય નહીં. એવા નાના વહેણા ઉપર એક નાનું જ કારખાનું ઉભું કરી શકાય. અને એવાં નાનાં નાનાં કારખાનાંઓ, દરેક એક જ વિભાગ બનાવતાં કારખાનાંઓ, એકઠાં થઈને, એ વિભાગોનો એક આખો ભાગ બનાવે તે, તેવો ભાગ એકાદ મોટું અને વિશાળ કારખાનું એકબે બનાવી શકે તેના કરતાં, વધારે સોધો બનાવી શકશે. આને એ અપવાદો તો છે.

ઉદ્યોગ કદી એક-કેન્દ્રિત રહી શકે નહીં. એકાદુ શહેર જો નાશ પામી ગયું હોય, તો જેવું પહેલાં તે હતું તેવું ને તેવું જ તેને બાંધી શકાશે નહીં. આ બતાવી આપે છે કે આપણા શહેરોના આપણા અંદાજો ખરાબર નથી હોતા. શહેરને અમુક સ્થાન ભોગવવાનું હતું, અમુક કામ કરવાનું હતું. બેશક, શહેરો સિવાય ગામડાંઓ રહેવા લાયક બનેલાં નહોત. વસ્તી ધીમ ધીમ લીધે, માણસો કેટલીક અગત્યની બાબતો શિખ્યા છે. જો તેઓ એકલા ગામડામાં જ રહેલા હોત, તો તે બાબતો તેઓ કદી શિખ્યા જ નહોત. સાક્ષુરી, દિવાળતી, સામાજિક સુવ્યવસ્થા—આ બધું શહેરના અનુભવને લઈને જ માણસો સમજી શક્યા છે. પરંતુ સાથે સાથે તે પણ તેટલું જ ખરું છે કે, દરેક પ્રકારનું સામાજિક દર્દ, જે હાતમાં આપણે અનુભવીએ છીએ તે, શહેરમાંથી જ ઉત્પન્ન થયેલું હોય છે, અને ત્યાંજ તેનો નિવાસ હોય છે. સાધારણ રીતે મનુષ્યોના નાના નાના સમૂહો ઝડપીઓની સાથે એકતાન રહેતા જોવામાં આવે છે, ઘણી ગરીબી કે ઘણો પૈસો, એવી બન્ને અતિશયતાની વચલી સ્થિતિ, અનુભવતા હોય છે. એક લાખ માણસની વસ્તીવાળા શહેરની અંદર કંઈક કંઈક અથડામણો અને બધું વાતાવરણ હિંમત ધાય છે. મોટું શહેર એટલે એક મોટો અસહાય દશામાં ઉભરાતો માનવસમુદાય. જે જે તે વાપરે છે તે તે ત્યાં બહારથી લઈ જવામાં આવે છે. માનની એ લાવતછળ બધ કરો, એટલે આખું શહેર પણ બંધ જ રહેવાનું. શહેર પોતે પોતાની જાતે બોગક, કપડાં, તાપ, અગર રહેવાનું ઘર, આપી શકતું નથી. શહેરમાંનું કામ અને જિવન એટલાં બધાં કૃત્રિમ હોય છે કે આપણા નૈસર્ગિક ભાવો એવી કૃત્રિમતા વિરૂદ્ધ બળવો જગાડે છે.

અને છેવટે, મોટાં શહેરોમાં ધંધો કરવાનું અને જિવન ચુમરવાનું માયાદીક ખર્ચ અસહ્ય થતું બને છે. જિંદગી ઉપર તેને

લીધે એટલો તો મોટો બોલો પડે છે કે પછી જીવન માણવાને માટે વધારાનું કશું રહેતું જ નથી. રાજનીતિજ્ઞોને પૈસા ઉછીના લેવાનું મુગમ પડ્યું છે, અને તેની હદ આવી રહે ત્યાં સુધી તેમણે ઉછીના લીધા છે. છેલ્લા દસકામાં દેશનાં દરેક મોટાં શહેરને નભાવવાનું ખર્ચ ધણા જ મોટા પ્રમાણમાં વધ્યું છે. તે ખર્ચનો સારો નેવો ભાગ ઉછીના લીધેલા પૈસાનું વ્યાજ ભરવામાં ગય છે; અને એ પૈસો છટ, પત્થર, ચુનો અને શહેરી નિવનની ખીજ જરૂરિયાતોને પહોંચી વળવાનાં અનુત્પાદની કામકાજ, નેવાં કે પાણી, મળત્યાગ વિગેરેને માટે ભારે ખર્ચ કરવામાં આવેલાં કામકાજમાં વપરાઈ ગએલો હોય છે. આવાં કામોને નભાવી રાખવા, લોકોના મોટા મોટા સમૂહોને, અને તેમની અવરજવરને કાણુમાં રાખવાને, માટે જે ખર્ચ કરવું પડે છે તે એવા સમૂહ નિવન-માંથી મેળવી શકાતા લાભો કરતાં ઘણું વધારે થઇ ગય છે. આધુનિક શહેર ઉગાઉ હોય છે, હાલ તે તદ્દન નાદાર જેવું બની રહ્યું છે, અને આવતી કાલે તે કદાચ સમૂળશુ હતું ન હતું પણ થઇ ગય.

આ બધી અસમાનતાને ઠેકાણે લાવવાને માટે, ખીજ બધા કરતાં સસ્તી અને સગવડવાળી શક્તિનો જથ્થાખંધ સંગ્રહ, અને ગરીબી દશામાં લાવી મૂકનાર મોટા પ્રમાણના વ્યયનો અટકાવ—એ બેની વધારે જરૂર જણાય છે. સમગ્ર શક્તિના મૂળરૂપ એક કેન્દ્રિય શક્તિ જગ્યા આજે નથી. દરેક સમૂહની અંદર એક કેન્દ્રિય શક્તિ જગ્યા હોવી જોઈએ કે ન્યાંથી શક્તિનો સંચાર બધે સસ્તામાં ફેલાવી શકાય. જેટલી જરૂર રહેતી કે પાણીની લાગે છે, તેટલી જ જરૂર આવી જગ્યાની લાગવી જોઈએ. અને આવી દરેક જગ્યામાંથી પછી આપણે સામાન્ય જનતાના સારા માટે કામ કરી શકીએ. માત્ર મૂડી મેળવવાની મૂંઝેલી ઉભી થવી ન જોઈએ. હું ધારું છું કે

મૂડી સંબંધના આપણા કેટલાક ખ્યાલો આપણે ફરી તપાસી જવા પડશે.

ધંધા બંતે પોતાને માટે જે મૂડી ઉભી કરે છે, જે મૂડી કામ કરનારાની તકને વિશાળ બનાવવામાં, તેની સગવડ અને આમાંથી વધારવામાં, અને વધારે ને વધારે માણસોને કામ પૂરું પાડવામાં, તેમ જ સાથે સાથે જનતાની સેવાને અર્થ પોતાનું અંગત ખર્ચ ઓછું કરવામાં, વપરાય છે, તે મૂડી-ભથ્થે તે પેટી માત્ર એક જ વ્યક્તિના કાશુમાં હોય તો પણ-માનવતાને બધા સમાન જરાકે ગણી શકાય નહીં. એ એક પ્રકારની કામચલાઉ ધાજલ રહેતી ચાપણ છે, જે બધાના લાભને માટે હંમેશા વપરાવાની છે. એ મૂડીનો માલિક અંગત નફા તરીકે તેને ખાખ્યે જ ગણી શકે. કોઈ પણ માણસ એ ધાજલ રહેતી મૂડીને પોતાની સ્વતંત્ર માલિકિની ગણાવી શકે નહીં, કારણ તેણે એકલાએ તે પેદા કરેલી નથી હોતી, તેના આખા વ્યવસ્થાસંવના એકત્રિત બળથી તે ઉત્પન્ન થએલી છે. મૂળ માલિકના ખ્યાલમાં બધી શક્તિ અને તેની દોરવણી કેમ વગે પાડવી, કેમ નહીં, તે પૂરેપૂરું આવી ગયું હશે, પરંતુ એ બધો શક્તિ અને તેની દોરવણીનો પ્રત્યક્ષ અમલ તેના એકલાનાથી અરેખર થઈ શકતો નથી. દરેક કામ કરનાર તેને ઉત્પન્ન કરવામાં બાગીદાર હોય છે.

જે મૂડી વધારે ને વધારે અને સારાં કામો હરહંમેશાં ઉભાં કરી શકતી નથી તે નદીની વેળુ કરતાં પણ વધારે નકામી છે. રોજની મજૂરીના મંજેગો સુધારવા, અને રોજની મજૂરીના બદલામાં બ્યાજની સરપાવ આપવો-એ બે વસ્તુ જે મૂડી કરી શકતી નથી, તે તેનો પોતાનો જે જિજ્ઞાસાં જિજ્ઞાસાં આદર્શ હોય તે સાચવી શકતી નથી, એમ ગણાય. મૂડીનો જિજ્ઞાસાં જિજ્ઞાસાં પ્રકારનો ઉપયોગ વધારે

જેસો મેળવવો એ નથી, પરંતુ જીવનને બંધી આપાસાથી ઉત્તર કરે એવા પ્રકારની સેવામાં વપરાય તેમ કરવું તે છે. આપણે આપણા ઉદ્યોગોની અંદર આપણા સામાજિક પ્રશ્નોનો નિકાલ લાવવામાં મદદરૂપ થઈ શકીશું નહીં, ત્યાં સુધી આપણું જે મૂખ્ય કાર્યક્ષેત્ર છે તે આપણે યથાર્થ બજાવી શકીશું નહીં, એ નિઃસંદેહ છે. અર્થાત્, આપણે સંપૂર્ણ રીતે જનતાના ઉપયોગમાં આવતા નથી, તેમની સેવા આપણે કરતા નથી, એવો આક્ષેપ સદાને માટે આપણને ચોટેલો રહેશે.

પ્રકરણ ૧૪ મું

યાંત્રિક હજી અને ખેતીમાં કામે લાગાવવામાં આવતી
યાંત્રિક શક્તિ

ધારણા રીતે એ કોઈ નોંધણી નથી કે “ ફોડસન ” નામનું યાંત્રિક હજી, મિત્રે રાજ્યોની યુદ્ધ વખતની ખોરાકની તાણને લીધે, અમે ધારતા હતા તેના કરતાં એક વર્ષ વહેલું હિંપ-યોગમાં દેવામાં આવ્યું હતું, અને અમારા પહેલાંના બધાં હજી ઇંગ્લાંડ. સીધા જતાં હતાં. ૧૯૧૭-૧૮નાં કટોકટીના સમયમાં જ્યારે સખમરીનો (જર્મન-સંચારિણી નોંધા.) દોડધામ કરી રહી હતી, ત્યારે અમે દરિયા પાર બધાં મળી પાંચ હજાર યાંત્રિક હજી મોકલાવ્યાં હતાં. તે દરેક સહિસલામત રીતે પહોંચ્યાં હતાં, અને બ્રિટિશ રાજ્યના અંગ્રહદારો મુક્ત કંઠે તેની પ્રશંસા કરતા હતા, અને કહેતા હતા કે તેમની મદદ સિવાય ઇંગ્લેંડ તે વખતે તેની ખોરાકની તાણને પહોંચી વળી શક્યું ન હોત.

આ હજી ઘણે ભાગે ઓઝોથી ચલાવાતાં હતાં, અને તેનાંથી જુનો, મોટી જાતનાં, અને ગોઠું વિગેરે રમતો રમવા માટે તૈયાર કરેલા, રસ્તાઓ ખેડી નાખવામાં આવ્યાં હતા, અને સમસ્ત ઇંગ્લેંડની અંદર વાવેતર કરાવી દેવામાં આવ્યું હતું. લદાઈમાં રોકાયેલી પુરખ શક્તિને ખેતી લીધા સિવાય આ કામ થઈ શક્યું હતું.

જ ઓછો હતો. આ લશ્કરને માટે, અને મિત્ર રાજ્યોને લલવાને માટેનાં જરૂરી સાધનો લઈ જવાને માટે, પણ તે પૂરતો ન હતો. તેમ જ લલતાં લશ્કરોને માટે, તથા ઈંગ્લેંડમાં ઘર આગળની વસ્તીને માટે, જોઈએ તેટલો ખોરાક લઈ જવાને માટે, પણ તે કાફલો પૂરતો ન હતો. તે વખતે તેઓએ સંસ્થાનોના વસનારાઓની સીએ અને કુટુંબોને વહાણોમાં બેસાડી બેસાડી ઈંગ્લેંડની બહાર મોકલવા માંડ્યાં, અને ઘર આગળ અનાજ ઉગાડવાની યોજનાઓ કરવા માંડી. તે વખતની સ્થિતિ બચકર હતી. આખા ઈંગ્લેંડમાં તે વખતે ખેતીને લાયક પૂરતાં જનવરો પણ ન હતાં. યાંત્રિક બળના ઉપ-યોગથી ખેતી થઈ શકે, એવું તે વખતે ભાગ્યે જ કોઈના જણવામાં હતું, કારણ ઈંગ્લેંડનાં ખેતરો, લદાઈ પહેલાં, એટલાં બધાં મોટાં નહતાં કે જેને માટે ભારે ખર્ચાળ યાંત્રિક સાધનો ખરીદવાનું પરવડે, તેમજ વળી ખેતીને લગતી મજૂરી ત્યાં આગળ ઘણા જ વધતા પ્રમાણમાં અને સોંધી હતી. ઈંગ્લેંડમાં ઘણાં કારખાનાં યાંત્રિક હજો બનાવવામાં આવતાં હતાં. પરંતુ તે બહુ ભારે હતાં, અને ઘણુંખરું વરાળથી ચલાવાય એવાં હતાં, આસપાસ બધે પહોંચી વળે એટલા પુરતા જગ્યામાં પણ તે ન હતાં. સહેલાઈથી વધારે બનાવી શકાય એમ પણ હતું નહીં, કારણ બધાં કારખાનાં લગાડતો સામાન બનાવવામાં રોકાયેલાં હતાં.

મન્યેસ્ટરમાં આવેલા અમારા કારખાનાની અંદર, જાહેરાતને માટે, અમે અમારાં કેટલાંક યાંત્રિક હજો ગોઠવ્યાં હતાં. તે બન્યા હતાં યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સમાં, અને એકત્ર કરવામાં આવ્યાં હતાં ઈંગ્લેંડમાં. તે વખતના ત્યાંના ખેતીના મંડળે રૉયલ એમ્પ્રિકલ્સર સોસાયટીને આ યાંત્રિક હજો તપાસી જોવા, અને તેના ઉપર અહેવાલ લખી મોકલવા વિનંતી કરી. તદ્દનુસાર જે અહેવાલ તેમણે લખી મોકલ્યો હતો તે નીચે પ્રમાણેનો હતો:—

ઇંગ્લેન્ડની રાયલ ઓર્ગેનિસ્ટ્રલ સોસાયટીની વિનંતી ઉપરથી અમે ફ્રાંસની બનાવટનાં બે યાંત્રિક હજો, ૨૫ હોર્સ પાવરનાં, અને ખેડવાનું કામ કરતાં, તપાસ્યાં છે. પ્રથમ તદ્દન ખરાબ હાલતમાં પડી રહેલી પ્રકૃત જમીન આડા અવળી ખેડવામાં આવી હતી. અને પછી જેરા હલકા હજની જમીન, જેમાં ઘાસ ઊગી ગયું હતું એવી જમીન, ખેડવામાં આવી હતી. પહેલા અખતરામાં એક બે ચીલાનું ઓલિવર હજ વાપરવામાં આવ્યું હતું. સરેરાશ સોળ ઇંચ પહોળો ચીલો, અને પાંચ ઇંચ ઊંડું, ખોદાય તે પ્રમાણે તે હજ ખેડતું હતું. એક ત્રણ ચીલાનું કૉકશટ હજ વાપરવામાં આવ્યું હતું, અને તે સરેરાશ છ ઇંચ ઊંડું ખોદતું હતું. બન્ને વખતે યંત્ર ધણી સહેલાઈથી કામ કરતું હતું, અને એક એકરના માપે દોઢ કલાકમાં તે ખેતર ખેડી નાંખતું હતું, તેમ જ એક એકરે રૂઝે ગેલન નેટલું પેરેશીન બળતું હતું. આ પરિણામે અમે ધણી જ સંતોષકારક ગણીએ છીએ. હજો જમીનને તદ્દન અનુકૂળ લાગતાં ન હતાં, અને તેથી એ યાંત્રિક હજો કેટલાક પ્રતિકૂળતા સાથે કામ કરતાં હતાં. પાણી અને બળતણ સાથેનું યાંત્રિક હજનું વજન અમે તોલી બેસું તો તે ૨૩૬ હંડ્રેટ થયું હતું. એની કાર્યશક્તિના પ્રમાણમાં તે હલકું છે, અને તેથી જમીન ઉપર તે હલકું ફરી શકે છે, અને એની પાછળની જમીન અણુ ખેડાયત્રી ધણી જ ઓછી રહી જવા પામે છે. હંડ્રે હોય ત્યાંથી માત્ર થોડક જ પેટ્રોલ નાંખવાથી તે સપાટામંથ ચલાવી શકાય એવું હોય છે. આ અખતરાઓ પછી અમે મેન્ચેસ્ટરમાં ટૂં ફ્રાંક પાર્ક ઉપર આવેલાં મેસર્સ ફ્રાંકનાં કારખાનાં તરફ ગયા. ત્યાં એવી એક મોટર તદ્દન છુટી કરી નાંખવામાં આવી હતી, અને તેના બધા છુટા છુટા ભાગોનું અમે નિરિક્ષણ કર્યું. અમને એની રચના પ્રકૂળ અનુભૂત, અને ધણા ઉંચા પ્રકારનું કામ આપે એવી, માલુમ પડી છે.

એને ચલાવવાના પૈડાં અમને જરા વધારે હવર્કા લાગે છે, પરંતુ અમને સમજાય છે કે નવો, અને વધારે મજબૂત, નમુનો નજીકના ભવિષ્યમાં તૈયાર કરવામાં આવશે. એ યાત્રિક હજી માત્ર જમીન ઉપર વૃષગવા માટે બનાવવામાં આવેલું છે, અને તેનાં પૈડાંને કંઈક રક્ષણાત્મક રચના કરવી જોઈએ, કે જેથી એક ખેતરમાંથી ખીજમાં જતી વખતે તેને મુશ્કેલી પડે નહીં. ઉપર જણાવેલા મુદ્દાઓ ધ્યાનમાં રાખીને, ચાલુ સંલેખોમાં, અમે એવી જવાબલુ કરીએ છીએ કે જેટલાં મની શકે તેટલાં તેવાં યાત્રિક હજી બનાવવાવાને માટે પગલાં લેવાં.

ઉપરનો અહેવાલ પ્રોફેસર ડબ્લ્યુ. ઈ. હાલ્પી, અને એફ. એસ. કેટ્ટેની, ઇજનેરો; આર. એન. ઓન્ઝ, ઇજનેર અને ખેતીવાડી નિષ્ણાત, ફાખર્ટ ડબ્લ્યુ. હોબ્ઝ અને હેન્ની એવરમેન, ખેતીવાડી નિષ્ણાત; ગીલ્મર્ટ ઓનોલ, માનદ ડાયરેક્ટરો, અને જર્હોન ઈ. ફોસ, અંગત કામદાર, વિગેરેની સહીઓથી લખાયેલો છે.

એ અહેવાલ ગયા પછી લગભગ તરત જ અમને અમારાં ડ્રાઇંગ (માપચિત્રો) અમારા અનુભવી સાથે તાત્કાલિક મોકલી આપવાને માટે તાકીદનો તાર મળ્યો. હું માનું છું કે બ્રિટિશ પ્રધાનમંડળ તરફથી જ એ તાર અમને મોકલવામાં આવ્યો હતો. અમે, પણ તરતજ માગ્યા પ્રમાણે અમારાં માપચિત્રો, અને અમારી પાસે તાજામાં તાજે જો અનુભવ હતો તે, અને જરૂરી માથુસો મોકલી આપવા, તથા બીજી જોટમાં અમારા નિષ્ણાત ચાન્સ ઇ. સોરેન્સનને પૂરેપૂરા માપચિત્રો સાથે મોકલી દેવા, મંમતી દર્શાવતો સામો જવાબ મોકલી આપ્યો. મી. સોરેન્સનેન મેન્સેસ્ટરનું ક્ષારખાનું ઉધાડ્યું હતું, અને ઇંગ્લિશ વાતાવરણથી તે પૂરેપૂરા માહીતગાર હતો. આ દેશમાં યાંત્રિક, હજી, બનાવવાનું કામ બહુ તેના હાથમાં હતું.

ખ્રિસ્તિય અમલદારો સાથે જુદા જુદા ભાગો ઇંગ્લાંડમાં જ
બનાવાય અને એકઠા કરાવાય એ ઉદ્દેશથી સોરે-સેને કામ શરૂ
કયું. અમે જે સાધનો વાપરતા હતા તેમાંનાં ઘણા ખાસ એહો જ
મળે એવાં હતાં, અને ઇંગ્લાંડમાં તે મળી શકે એમ ન હતાં.
તેમનાં બધાંયે કારખાનાં, જે સામગ્રી અને કાર્ટોગ (લોખંડ-
બરતર) નું કામ કરી શકે એવી રીતની સરંજામથી સમૃદ્ધ હતાં.
તે બધાંને, લેઢામના સરંજામો બનાવવાના હુકમો છુટ્યા હતાં.
એટલે તે સિવાયના બીજા કામકાંજને માટે એ પ્રધાનમંડળને
કોઇ પણ પ્રકારની માગણી મેળવવી મુશ્કેલ હતી. એટલામાં જુન.
મહિનો ખેડો, અને ખુંદ લાડન ચક્રોર ઉપર વિધાતક હવાઈ
ફુમલાઓનો ફરોડો થવા માંડ્યો, ઘણી જ કટોકટીનો સમય આવી
લાગ્યો. કંઈક તો કરવું જ પડે એમ હતું. અને છેવટે, ઇંગ્લાંડ-
માંનાં લગભગ અડધો અડધ-ભાગનાં કારખાનાં ખુદી વળ્યા પછી,
અમારા માણસો પ્રધાનમંડળની પાસે પોતાની માગણી સાદર કરવામાં
સફળ થયા.

લૉડ મિલ્નરે આ માગણીઓ માં સોરે-સેનેને કેખાડી. તેમાંની
સારામાં સારીનો સ્વિકાર કરતાં, એક યાંત્રિક હજની કિંમત લગભગ
પંદરસો ગ્રૅવર જેટલી થવા ગઈ. તેમાં જે માંદ ઘેર એકે પહોંચાડ-
વાની જવાબદારીનો સમાવેશ થતો નહોતો.

સોરે-સેને કહ્યું કે “ આ કિંમત તો બેહદ કહેવાય. એવા
એક હજના સવાસો ગ્રૅવરથી વધારે થવા બેધએ નહીં. ” એટલે
લૉડ મિલ્નરે સામે જવાબ વાળ્યો, “ એ કિંમતે પાંચ હજાર
હજો તમે બનીવી ઓપી શકશો ? ” સોરે-સેને કહ્યું “ હા. ”
“ કેયાર સુધીમાં તે ઓપી શકશો ? ” “ સાઈ દિવસની અંદર
માત્ર અમે મોકલાવવાનું શરૂ કરી શકીશું. ” એટલે ત્યાંને ત્યાં જ.

એ કરાર ઉપર એક બીજાની સહીઓ થઈ. અને એકંદર રકમના પચીસ ટકા તાત્કાલિક આપવાની કરારમાં જે એક સરત હતી તે પ્રમાણેના પૈસા પણ અમને મળી ગયા. સૌરેન્સેને આ મત્તકબૂતો અમને તાર કયો, અને તરતજ બીજી આગબોટમાં તે પાધરો ઘેર આવ્યો. એ પચીસ ટકાની જે રકમ અમને મળી હતી તેમાંથી એક પાધને પણ અમે પોતે કરેલા કરાર પ્રમાણે બધું કામ પૂરેપૂરું કરી રહ્યા ત્યાં સુધી અડક્યા જ નહિ. એક જાતના ટ્રસ્ટફન્ડ (ટ્રસ્ટનિધિ) તરીકે તેને અનામત જ મુકી રાખ્યા હતા.

આ કરાર પૂરો કરવાને માટે ડીઅરબૉર્ન ઉપરના અમારા કારખાનાને અમારે ખાસ વધારવું પડેલું. અને ત્યાં નવું સાંચાકામ તાર મારફતે મંગાવી સપાટાખંધ ગોઠવી દીધું. અને સાંક દિવસની અંદર પ્રથમ તૈયાર થયેલાં યાંત્રિક હજો ન્યુચૉર્કના બારાઓમાં બ્રિટિશ સત્તાવાળાઓના હાથમાં મુકી દેવામાં આવ્યાં. તેમને ચક્રવર્તી જરા વિશ્વંજ થયો, પરંતુ ૧૯૧૭ના ડિસેમ્બરની ૬ઠીએ અમને નીચે પ્રમાણે એક તાર મળ્યો: “ લૉડન, ડિસેમ્બર ૫, ૧૯૧૭. સૌરેન્સેન, કૉર્ડસન, એફ. આર. ડીઅરબૉર્ન, પ્રથમનાં તૈયાર થયેલાં યાંત્રિક હજો મળ્યાં.” સ્મૃતીય અને બીજા ક્યારે આવી પહોંચશે ? તારથી જવાબ આપો. પેરી. ”

પાંચ હજાર હજો ત્રણ મહિનાની અંદર પૂરાં મોકલાવાઈ ગયાં, અને એ પ્રમાણે બધુંજ જલ્દીથી કામ પતિ જવાને લીધે, યુનાઇટેડ સ્ટેટસમાં એ હજો વિષે ખજર પડે તે પહેલાંજ, ઇંગ્લેન્ડમાં તેનો ઉપયોગ થવા લાગ્યો.

ખરેખરી રીતે જોવા જઈએ તો, આવાં યાંત્રિક હજો નિરચનાની યોજના મોટરગાડી બનાવવા માંડી તે પહેલાંની હતી. બહાર ખેતર ઉપર, મારા સૌથી પહેલાંના અખતરાઓ યાંત્રિક હજોથી

કરવામાં આવતા હતા. અને પહેલાંના પ્રકરણોમાં કહેવાઈ ગયું છે કે, કેટલોક વખત હું વરાળથી ચાલતાં યાંત્રિકહજીનાં બનાવનારને ત્યાં નોકરી કરતો હતો. 'પરંતુ તે વખતે મોટા એવાં હજીનું બિબ્બ મને ઉજવળ બાસેલું નહીં. નાનાં ખેતરને માટે તે ઘણું ખર્ચાળ થઈ પડે તેમ હતું. ચલાવવામાં વધારે આવડતની પણ જરૂર હતી, અને વજનદાર પણ પુષ્કળ થઈ પડે તેમ હતું. અને ગમે તેમ પણ, લોકોને, વાહનમાં જતી વખતની ક્રિયામાં, જાણે તેમને ખેંચીને લઈ જવામાં આવતા હોય, એવી લાગણી અનુભવવા કરતાં, એની મેળે તેઓને લઈ જવાતા હોય, એવી લાગણીનો અનુભવ થાય, એ વધારે ગમતું હતું. અને તેનેજ લીધે થોડા વગર ચાલતી ગાડી તેમની કલ્પનાને વધુ રસદાયક અને ઉત્તેજિત કરતી હતી. વસ્તુરિતિ એ પ્રમાણે હોવાથી, યાંત્રિક હજી બનાવવાના કામકાજ તરફ મેં મારું લક્ષ આપ્યું નહીં, પરંતુ આપમેળે ચાલતી ગાડીઓના ઉત્પાદન તરફ બધું ધ્યાન રોક્યું. ખેતરો ઉપર એ ગાડીઓનો પ્રવેશ થતાં વેંતજ યાંત્રિકહજી એક જરૂરની વસ્તુ થઈ પડી. કારણ પછી તો ખેડૂતો યાંત્રિકહજીના પરિણામોથી વાકેફ થઈ ગયા હતા.

ખેડૂતને નવાં સાધનોની વિશેષ જરૂર નથી. જે સાધનો તેની પાસે છે તેને ચલાવવાની નૂતન શક્તિ, નૂતન પ્રકારના બળની જ માત્ર તેને વિશેષ આવશ્યકતા છે. એક હજીની પાછળ, માછલો સુધી, ચાક્યા પાક્યા, ચાલતા ચાલતા, ખેડ્યા જવું—એમાં માનવ શક્તિ અને સમયનો કેટલો બધો દુર્વ્યય સમાયલો છે; તથા શ્રમની કેટલી બધી ક્ષાય એ થઈ પડે છે તે, મેં જાતે અનુભવેલું છે.

જેમ આપમેળે ચાલતી ગાડીમાં, તેમ આવાં હજીમાં પણ, અમને શક્તિનું સચાલન જોઈતું હતું—વજન નહીં. યાંત્રિક હજી-

બનાવનારાઓનાં મગજની અંદર વજનનો ખ્યાલ થયો જ દૃષ્ટિ દેતી ગયેલો હતો. જેમ વજન વધારે તેમ ખેંચવાની શક્તિ વધારે, એ પ્રભાણેની તેમની માન્યતા બંધાએલી હતી. વજન વિશેનું મારું બધું મનઃકલ્પ મેં આગળ જણાવી દીધેલું છે. એટલે મેં તો જેમ અને તેમ હલકા વજનનું, મજબુત, અને સરળતાથી ચલાવી શકાય એવું, હળ તૈયાર કરવાનું જ માથે લીધું. વળી ગમે તે માણસ તેને ખરીદ કરી શકે, એટલું સોંધું પણ તે હોવું જોઈએ, એવું મારા મનમાં હતું.

આવા દષ્ટિ-પ્રાણી એક ઘાટ પાછળ અમે લગભગ પંદર વર્ષ સુધી કામ કર્યું, અને અખતરાઓ પાછળ લાખો ડોલ્લરો ખર્ચ્યાં. જે પ્રભાણે આપમેળે ચાલતી ગાડી બનાવવાના કામમાં અમે અમારો માર્ગ કાપી રહ્યા હતા, તેજ પ્રભાણે આ યાંત્રિક હળ બનાવવાના કામમાં પણ અમે અમારો માર્ગ કાપતા રહ્યા. પરંતુ છેક છેવટે અમારી ખાતરી થઈ કે એ બંનેમાં સામ્યતા સાચવી શકાય એવું હતું નહીં.

સ્વયંચાલિત ગાડીની રચના, લઈ જવા માટેની હતી; યાંત્રિક હળની રચના, ખેંચવા માટેની હતી. બંનેના કાર્યક્ષેત્રો એ ભેદ તેમની બનાવટમાં પણ ઉતરી આવ્યા વગર રહે એમ નહોતું. મુશ્કેલીનો પ્રશ્ન, એ જ્યારે ખેંચાણની ટક્કર ઝીલી, બધું બરોબર મુક્ત રાખે, એવું કરવાનો હતો. છેવટે તેમાં પણ અમને સફળતા મળી. અને દરેક પ્રકારના સંજોગોની અંદર સરેરાસ સારામાં સારું કામ આપી શકે એવી બનાવટ અમે હિપજાવી શક્યા. એક ચાર સિલિન્ડર (છુગંજાકાર પાત્ર) વાળું એંજીન ચલાવવાની શરૂઆત ગેસોલીન-સથી (ગેસથી ચાલે તેવી ગાડીઓથી) કરી, પછીથી કેરોસીનથી ચાલ્યા કરે એવું નક્કી કર્યું. ૧૯૨૫ પાછું-ડાળું, મજબુતી સાથેનું,

હલકામાં હલકું વજન, અમે મેળવી શક્યા. હંકવાના પૈડાં ઉપરના લગની અંદર તેની પકડનો આધાર રહેલો છે.

ખાસ કરીને તેના ખેંચવાના કાર્ય ઉપરાંત, યાંત્રિક હળને વધારેમાં વધારે ઉપયોગી થઈ પડ્યા છે. ત્યારે તે ગતીમાન રિયલિટીમાં ન હોય, ત્યારે તેને એક પટો લગાડી દઈ સાંચાકામને ચાલુ કરવામાં ઉપયોગી નીવડે, તેવું બનાવવાનું હતું. કુંકામા, થોડી જગ્યામાં સર્વ પ્રકારની શક્તિના સંચયનો સંગ્રહ થઈ શકે, એવી રીતનું એ એક યંત્ર યાચ તેવું કરવાનું હતું. અને તે થયું છે પણ તેવી જ રીતનું-કારણ તેણે માત્ર ખેડ્યું, ચાસ પાડ્યા, વાળ્યું અને લપ્પ્યું છે, એટલું જ નથી ક્યું, પરંતુ અનાજ ઉપજવાનું કામ પણ કયું છે. જીરડા મીઠો, બેરવાના કામની મીઠો, અને ખીજ અનેક પ્રકારની મીઠો તેના બળથી ચલાવી છે. ખેતરની અંદર ઉગેલાં કુંકાં ખેંચી કઢાડ્યાં છે. અને સાધારણ બળના એકાદા યંત્રથી ઘેટાંનું હિન કાપવાના કામથી માંડીને તે ન્યુસપેપર છાપવાના કામ સુધીનું સાંચાકામ તેણે આપ્યું છે. સેકડે હપ જેટલાં જુદા જુદા જાતનાં કામોમાં તેનો ઉપયોગ થઈ રહ્યો છે, એવું અમારા ધ્યાન ઉપર લાવવામાં આવેલું છે. અને અમે તો ઘણે ભાગે તેના અનેકાનેક ઉપયોગોમાંનો એકાદો અંશ માત્ર જ જાણીએ છીએ.

આ હળનું સાંચાકામ આપમેળે ચાલતી ગાડીના સાંચાકામ કરતાં યે સરળ પ્રકારનું છે, અને લગભગ તે જ પદ્ધતિથી તેને બનાવવામાં આવેલું છે. ચાલુ વર્ષ સુધી તો તેને અનુકૂળ કારખાનાનાં અભાવને લીધે તેનું ઉત્પાદન ઘણું અટકી ગયા જેવું થયું છે, પરંતુ જેન નદી ઉપરનું, ખાસ યાંત્રિક હળો બનાવવા માટેનું, કારખાનું હવેથી ચાલુ થઈ જવાને લીધે, તે કામ હવે આગળ

વધવા માંડ્યું છે, અને વર્ષ દરમ્યાન લગભગ લાખેક યાંત્રિક હજો તૈયાર થાય, એવું વિશાળ તે કરેલું છે.

યાંત્રિક હજો પ્રથમ તૈયાર થયાં તે, મેં પહેલાં કહ્યું છે તેમ, ઇંગ્લેન્ડમાં મોક્ષવામાં આવ્યાં, ત્યાર પછી પહેલવહેલાં ૧૯૧૮માં, યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સે ૭૫૦ ડૉલરમાં તેની માગણી કરી. ખીજે વર્ષે, બનાવવાનો ખર્ચ વધી પડવાથી, કિંમત ૮૮૫ ડૉલર રાખવામાં આવી હતી. વર્ષ અધવચ, માગ્યા પ્રમાણે, ૭૫૦ ડૉલર કિંમત પોસાય એવી હતી. ૧૯૨૦માં અમે તેના ૭૯૦ ડૉલર લીધા; ખીજે વર્ષે ઉત્પાદનનું કાર્ય સારી રીતે સાધ્ય થઈ ગયેલું હોવાથી, કિંમતમાં અમે ઘટાડો કરવાનું શરૂ કર્યું, અને ૬૨૫ ડૉલર તેની કિંમત મુકી, અને પછી ૧૯૨૨ માં રૂબ નદીના કારખાનાને લીધે, એ કિંમત અમે છેક ૩૯૫ ડૉલર જેટલી નીચી મૂકવા શક્તિમાન થયા હતા. ઉત્પાદનની ક્રિયા શાંખિય પદ્ધતિથી અમલમાં મુકીએ, તો કિંમત ઉપર ઢેવી અસર થાય છે એ, આ બધું સ્પષ્ટ રીતે બતાવે છે. જેવી રીતે ભવિષ્યમાં ફ્રાઈ મોટર ગાડી જેટલી સોંધામાં સોંધી કિંમતે મળી શકશે તેનો અત્યારે મને ખ્યાલ નથી, તેવી રીતે ભવિષ્યમાં આવું યાંત્રિક હજો પણ જેટલી સોંધામાં સોંધી કિંમતે મળી શકશે, તેનો પણ મને ખ્યાલ નથી.

મહત્વની વાત એ છે કે તે ઘણું સોંધુ જ મળવું જોઈએ. નહિં તો શક્તિનો સંચાર ખેતીના કામોમાં કરાવી શકાશે નહિં ખેતીને માટે શક્તિના સંચારની ખાસ જ જરૂર છે. થોડાક જ વર્ષોની અંદર, માત્ર થોડા કે હાથના બળની મદદથી ચાલતી, ખેતી એક માત્ર આશ્ચર્યની ઘટના તરીકે જ અસ્તિત્વ ધરાવતી થઈ જશે. ખેડુતે કાતો શક્તિના બળને અપનાવવું પડશે, અગર તો તેનો ધધો તેણે છોડી દેવો પડશે.

જુની પદ્ધતિથી થતી ખેતીવાડીનું કામ એક ઐતિહાસિક પ્રાદગિરિની કક્ષામાં ધીમે ધીમે મુકાવું જાય છે. એનો અર્થ એ નથી કે ખેતરમાંથી કામનું તત્વ સમુજગુ નાબુદ કરવામાં આવે છે. કામ જિવનના કોઈપણ ઉત્પાદનીય અંગમાંથી નાબુદ થઈ શકતું જ નથી. અને શક્તિના મળવડે થતી ખેતીમાં કામનું તત્વ કોઈ નાશ પામતું નથી—માત્ર કામનો કંટાળો અને એની જે અથાગ મહેનત, એ નાશ પામે છે. જીવતા જમતા, માંસ અને સ્ત્રીરથી ધડાયતા, સંચાઓને માથે પડતો ખોજો લઈ લઈ, લોખંડ અને પોલાદના બનેલા, નિર્જીવ સંચાઓને તે ખોજો વળગાડી દેવા, એ આવા શક્તિબળથી ચાલતી ખેતીનું ધ્યેય છે. આપણે હજી આવા પ્રકારની ખેતીનાં શરૂઆતનાં વર્ષોમાંથી પસાર થઈએ છીએ. મોટરગાડીએ આધુનિક ખેતીના ઉપર નિર્ભર રહેતા જિવનની અંદર મહાન સંક્રાંતિ આણી મુકી છે, તેનું કારણ એ વાદન છે તે નથી, પરંતુ એનામાં શક્તિનો સંચાર છે તે છે. ખેતી એક ગામડીયા ધંધો થઈ રહેવાને બદલે, કંઈક વધારે ઉપયોગી થઈ પડવી જોઈએ. ખોરાક ઉત્પન્ન કરવાનો એ એક ધંધો બનવો જોઈએ. અને જ્યારે તે આ પ્રમાણેના ધંધાનું રૂપ લે, ત્યારે સરેરાશ એક ખેતર ખેડવાનું પ્રત્યક્ષ કામ વર્ષના ૨૪ દિવસમાં થઈ શકે, અને બાકીના દિવસો બીજા ધંધાઓ પાછળ ગાળી શકાય. ખેતી એ એક એવો મોસમીયા ધંધો છે કે તે કરનારનો બધો વખત તેમાં તેણે ગાળવો પડતો નથી.

ખોરાકના ધંધા તરીકે ખેતીનું વ્યાજબીપણું ત્યારે જ સ્વિકારી શકાય કે જ્યારે પૂરતા પ્રમાણમાં તે ખોરાક ઉત્પન્ન કરે, અને એવી રીતે તેની વહેંચણી કરે કે જ્યાં દરેક કુટુંબને તેની વ્યાજબી જરૂરિયાત પ્રમાણે તેના પુરતો ખોરાક મળી રહે.

આમ થાય તો પાછો થોડો દળવાની ધંતીનો ધંધો થોડા વર્ષો

પ્રમાણમાં સજિવન થાય. ગામડાની દળવાની ધંટી ને દિવસે અદસ્ય થઈ, તે દિવસ તેને માટે ઘણો કમનસિબ હતો. ખેતીમાં સહકાર પ્રવૃત્તિ એટલી બધી વધશે કે આપણે પછી ખેડૂતોનાં મંડળો ઉમાં થયેલાં જોઈશું, તેઓની વખારો અનાજોથી ઉમરાલી રહેશે, અને તેઓની ચોતાની જ મીલોમાં તેમનું અનાજ દળાઈ, વાપરવા લાયક થઈ, બહાર પડશે.

ટંકસાસમાં હિતપત્ર થતી એક ચીજ ચિકાગોમાં લાવવી પડે છે, અને યોરહનમાં તેને વેચવી પડે છે, એવું કારણ એ જ કે યોરહન શહેરને જોઈએ તેટલા પ્રમાણમાં તે ચીજ યોરહન શહેર હિતપત્ર કરી શકતું નથી. સુધરેલા સમાજની અંદર, લાવણ્યમ કરવામાં અને વ્યવસ્થામાં પુષ્કળ ખર્ચાળ થઈ પડે એવી, ખોરાક હિતપત્ર કરનારાઓના ઉદ્યોગોની મધ્યવર્તિ સંસ્થા સ્થાપવી, અમર એવી પદ્ધતિનો આશ્રય લેવો, એ વધુ વખત નબી શકે એમ નથી. કારણ તેની અંદર ઘણો જ નિરર્થક વ્યય થાય છે.

કારખાનાંઓના ધંધાની અંદર છેલ્લાં વીસ વર્ષોની અંદર જે વિકાસ સધાયો આપણે જોઈએ છીએ, તેવો વિકાસ ખેતીના ધંધાની અંદર, આવતાં વીસ વર્ષોની અંદર, સધાયો જોવા આપણે ધ્રુષ્ટીશું.

પ્રકરણ ૧૫.મું

દાન શા માટે ?

સભ્ય સમાજની અંદર કોઈ પણ પ્રકારના દાનની પ્રથા શા માટે અસ્તિત્વ ધરાવતી હોવી જોઈએ ? માનવપ્રકૃતિજન્ય દાનવૃત્તિનો કું વિરોધ કરવા નથી માગતો. આપણા જ માનવ અંધુને સંકટગ્રસ્ત જોઈ આપણું હૈયું હાથે નહીં, એવી જડતામાંથી પ્રભુ આપણને બચાવે ! માનવિને સહજ, જે દયાર્દ્રતાની લાગણી છે તે, એવી તો સુંદર અને સુદૃઢ બની ગયેલી છે, કે તેનું સ્થાન ખીજ કોઈ જડ અને નિશ્ચેતન વૃત્તિ લઈ શકે એમ છેજ નહીં. એવી થોડી જ પ્રગતિઓ હશે કે જે આ સાહજિક અનુકંપાને આભારી નહીં હોય, નોંધવા લાયક દરેક સેવાનું ક્ષેત્ર, સખડતા માનવિનો ઉદ્ધાર કરવાની દયાર્દ્ર ભાવનામાંથી જ જન્મે છે.

મુશ્કેલી માત્ર એ જ છે કે આવું સુંદર, મહાન અને પ્રેરક બળ આપણે ધણા જ નાના અને નજિવા ખ્યેથો પ્રાપ્ત કરવા પાછળ ખર્ચી નાંખીએ છીએ. આપણી સહાનુભૂતિની લાગણી, જે ભૂખ્યાને અન્ન આપવાની વૃત્તિ આપણામાં જાગ્રત કરતી હોય, તો તેનાથીયે વિસ્તૃત વૃત્તિ તેણે શા માટે જાગવવી જોઈએ નહિ ?- વિસ્તૃત વૃત્તિ એવી, કે સારાથે સમાજની અંદરથી ભૂખમરા જેવી વસ્તુસ્થિતિ જ નાબુદ થઈ જાય ! લોકોને મુશ્કેલીઓમાંથી ઉગારવાની આપણને જો ઇચ્છા થતી હોય, તો ખરેખરી રીતે તો, તે મુશ્કેલીઓને જ દૂર રાખવામાં આપણી સહાનુભૂતિના પ્રયાસોની સાર્થકતા છે.

આપણું સહેલું છે; આપવા જેવી સ્થિતિ જ ઉભી થવા ન દેવી, એ વધારે કપરું છે. આપણું અનાવશ્યક થઈ જાય એમ કરવું હોય, તો વ્યક્તિની પાર આપણે આપણી દષ્ટિ દોડાવવી પડશે, અને

એના દુઃખનું કારણ આપણે જાણી લેવું પડશે—અલખત એ બધો વખત દરમિયાન તેને કામચલાઉ રાહત આપતાં આપણે અચકાવું જોઈતું નથી. મુશ્કેલી એ નડે છે કે આપણે મૂળભૂત કારણોને શોધી કાઢવા મથતા નથી. એકાદ ગરીબ કુટુંબને મદદ કરવા ઘણા માણસો લાગણી ધરાવનારા નિકળશે, પરંતુ ગરિબી મૂળે શી રીતે નાશ કરી શકાય, તેને માટે વિચાર ચલાવવાની, અગર મહેનત કરવાની, લાગણી ધરાવનારા એટલા બધા માણસો નિકળી આવશે નહીં.

દાનની પ્રથાને ધંધાનું રૂપ અપાય, અગર દયાની લાગણીને વ્યાપારી લેખાસ અપાય, તે તરફ મને ધૃષ્ટા છે. કારણ એવાં રૂપો-માયો એ લાગણીઓનું સત્ત્વ જતુ રહેલું હોય છે.

માનવિને સ્વાભાવિક રીતે મદદ કરવાનું જે વલણ છે, તે ખરી રીતે, બહાર કાગળો હિપર પત્રકરૂપે, કે જાહેર, થયેલું નથી હોતું. લોકોના ખાનગી ઘરોની અંદર વધારે અનાથ બાળકોની સંભાળ લેવાઈ ગઈ છે. તેને માટે ખાસ સ્થાપેલી સંસ્થાઓ કરે છે તેના કરતાં ખાનગી ઘરોવાળા તે કાર્ય ઘણા પ્રેમથી કરી રહ્યા છે. ઘરડા લોકોને માટે ખાસ સ્થાપન કરેલાં ઘરોની અંદર જેટલા ઘરડાં માણસોને આશ્રય આપવામાં આવતો હોય છે, તેના કરતાં તેવાઓના ભાઈબહેનો ત્યાં તેમને વધારે આશ્રય મળતો હોય છે. ધીરાણ કરનારી મંજીઓના કરતાં, એક કુટુંબ બીજા કુટુંબને પૈસા ધીરીને વધારે સારી મદદ આપતું રહ્યું છે. મતનબ કે, મનુષ્ય સમાજ, પોતાના વિકાસ અને વિસ્તારને માટે, માનવિની નૈસર્ગિક લાગણીઓના પાયા હિપર વધારે નિર્ભર રહે છે. દાનનું મનુષ્યને જે નૈસર્ગિક વલણ છે તેને હાલના સમયમાં અપાતો વ્યાપારી લેખાસ ક્યાં સુધી નભાવેલો, એ એક ગંભીર પ્રશ્ન છે.

ધંધાના રૂપમાં પ્રચલિત દાન, લાગણી વિહીણ હોય છે,

એટલું જ નહીં પરંતુ તેના આંતરને તે મદદ કરે છે તેના કરતાં વધારે પ્રમાણમાં તેને તે નુકસાન કરે છે. તે બેનારાઓની નૈતિક કક્ષા નીચી ઉતરતી જાય છે, અને સ્વમાનની લાગણી છુટી જતી જાય છે. આની હરોળમાં બેસે એવો, પણ જુદું પરિણામ ઉપજાવે એવો, અતિતીવ્ર અને નાજુક ભાવનાવાદ છે. થોડાંક જ વર્ષો પૂર્વે એક એવો ખ્યાલ ફેલાયો હતો કે, બીજાની પામેથી, આપણે માટે, કામ કરાવવાની વ્યાજબી અને હક તરિકેની આશા, એજ સેવાનું ક્ષેત્ર. આવી સામાજિક સેવાનો લાભ અસંખ્ય માણસોએ મેળવ્યો. આપણી સમગ્ર વસ્તિના કેટલાક આખા વિભાગોના વિભાગો, બાળકો જેવા, નિરાધાર અને બિક્ષાર્થી-પારકાની મદદ મેળવવાની આશા ઉપર જ ટકી રહેલા-જેવામાં આવતા હતા. લોકોને માટે અમુક અમુક કરવાનો જાણે ધર્મો જ ઉપનિયત થયો, અને લીધે સેવા કરવાની પ્રશંસનિય વૃત્તિનો વેગ વધ્યો, પરંતુ બીજી પાસ તેના લાભ બેનારાઓનો અંદરથી આત્મવિશ્વાસનો લોપ થતો ગયો, તેમ જ જે જરૂરિયાતોને લઇને આવા પ્રકારની સેવા ભાવનાનો જન્મ થયો હતો, અને જે મટાડવાને માટે તેનો ફેલાવો થયો હતો, તે વસ્તુસ્થિતિ તો તેની તે જ કાયમ રહી, સુધરી નહીં.

એટલે આત્મવિશ્વાસ, કે પોતાના ઉપર આધાર મળી શકે એવા પ્રકારની કેળવણી, મળવાને બદલે, નાનાં છોકરાં જેમ બધાને માટે પારકા ઉપર જ આધાર રાખીને, હાથ લેડીને બેસી રહે છે, તેવા પ્રકારની વૃત્તિને ઉત્તેજન મળ્યું. એ એટલું ખનામ થયું તેના કરતાં પણ વધારે ખરામ પરિણામ એ આવ્યું, કે એ દાન બેનારાઓ પ્રત્યે એક પ્રકારની ઘૃણા અને તિસ્કારની લાગણીનો જન્મ નવો થયો. લોકો હંમેશાં જેમને મદદ કરે છે તેમની કૃતજ્ઞતા વિશે પાછળથી ફગિયાદ કરે જ છે. કુદરતી રીતે જે

પરિણામ આ જ આવે. પ્રથમ, એ કહેવાતા દાનનો થોડોક જ કિંમતી અંશ, સદાનુભૂતિ અને હૃદયપૂર્વકના ઉત્સાહથી આપેલું દાન હોય છે. ખીજું, કોઈ પણ મનુષ્યને પારકાની મહેરબાની ઉપર નિવવાની ફરજ પડે એવી સ્થિતિમાં રહ્યા કરવું પસંદ પડતું જ નથી.

એટલે આપું સામાજિક કાર્ય અંદર અંદર વિખવાદ ઉત્પન્ન કરે છે, અને એક ખીજાનાં મન ઉંચાં કરે છે—દાનના લેનારને એમ લાગે છે કે એ લેવામાં તે હનકો પડે છે, આપનારને પણ એવું લાગે છે કે કેમ તે એક પ્રશ્ન છે. દાનની આ પ્રથાએ વસ્તુ-સ્થિતિમાં કશી પણ સ્થિરતા આણી નથી. જે દાનની પદ્ધતિ એવી ન હોય, કે, આગળ જતાં, તે પોતે બિનજરૂરી થઈ પડે, તે કોઈ પણ પ્રકારની સેવા કરે છે, એમ માનવું બિલકુલ ખોટું છે. એ તો માત્ર એક પ્રકારનો ધંધો થઈ પડે છે, અને એક અનુત્પાદનિય ધંધાના પ્રકારમાં માત્ર ઉમેરો જ કરે છે.

જેમ જેમ લોકો પોતાની મેળે કમાઈ શકવાને અસમર્થ હોય, તેમને અનુત્પાદનિય વર્ગમાંથી ખસેડી ઉત્પાદનિય વર્ગમાં મુકવામાં આવે, તેમ તેમ દાનની આવશ્યકતા બિલકુલ જતી રહે છે. પહેલાંના એક પ્રકરણમાં મેં જણાવ્યું છે કે અમારી દુકાનોની અંદર એવા અખ-તગ અમે ક્યાં છે કે કેટલાક વિભાગોની અંદર લુલા, લંગડા અને આધળા લોકો પણ અમને એમના કામનો ફાળો પૂરતા પ્રમાણમાં આપી શકે. વૈજ્ઞાનિક ઉદ્યોગ એવો ન જોઈએ કે તેની પાસે જે આવે તે બધાને તે ગળી જાય. જો તે તેવો હોય તો, જિવનમાં તેના અસ્તિત્વની સાર્થકતા તે સાધી શકતો નથી એમ કહી શકાય. ઉદ્યોગના કામમાં, અને ઉદ્યોગના કામની બહાર, એવાં કામો હોવાં જોઈએ કે જે એક મજબૂત માણસનું પૂરેપૂરું જોમ, તે કરવાને માટે માગી શકે. ખીજાં પણ એવાં પુષ્કળ કામો હોય છે કે, જે કરવાને

માટે મધ્યયુગના કારીગરો પાસે હતી તેના કરતાં પણ વધારે આવડત અને હોંશિયારી માગી લે છે. ઉદ્યોગના જે ઝીણા ઝીણા વિભાગો પાડવામાં આવેલા છે તેની અંદર, બળવાળા અને કળવાળા, બન્ને પ્રકારના, માણસોની આવશ્યકતા પડે છે. પહેલાંના હાથના ઉદ્યોગમાં એક આવડતવાળા માણસને બિલકુલ આવડત બતાવવાની ન હોય એવા કામ પાછળ ઘણો વધારે વખત ગાળવો પડતો હતો. એ નિરર્થક વ્યય જ થતો. પરંતુ આ થતું તેનું કારણ એ હતું કે તે વખતમાં દરેક કામ એક માણસે જ કરવાનું હતું, અને તેને માટે કળ અને બળ બન્ને, તેની પાસેથી જ, જે હોય તે, તેણે વાપરવાનાં હતાં.

કાંઈ પણ કારિગર માત્ર પોતાના હાથ વડે કામ કરે, તો પોતાના ભરણપોષણ કરતાં જરાકે વિશેષ કમાણી કરી શકે નહિ. વધતું પાસું તો તેની પાસે હોય જ નહિ. હવે, ત્યારે એ કારિગર વૃદ્ધ થાય, ત્યારે, એનું માની લેવામાં આવે છે કે, તેનાં છોકરાંએ તેને પાળવો જોઈએ, અગર તો, તેનાં છોકરાં ન હોય તો, સમાજે તેને નભાવવો જોઈએ. આ બધી માન્યતા અનાવશ્યક છે. ઉદ્યોગની અંદર પડતો જતા વિભાગો દરેક જણને કામની તક ઉભી કરી આપે છે. આ વિભાગોની અંદર સમાર્થ શકે તેના કરતાં વધારે આધળા કે અપંગ માણસો અસ્તિત્વમાં જ નથી. આ દરેક જગ્યાઓમાં, સાધારણ રીતે, આપણી કુંડી દૃષ્ટિથી આપણે કહીએ કે આ દાનથી નભવા લાયક છે, જો કે, ખરી રીતે, જેટલો એક સશક્ત અને ઝીણવટવાળો માણસ પોતાને માટે કમાણી કરી શકે, તેટલી જ કમાણી તે પણ કરી શકે એમ હોય છે. જે કામ અપંગથી થઈ શકે એવું હોય, તેવા કામની અંદર સશક્ત અને સામતાળ માણસને રોકી મુકવો, એ એક પ્રકારનો વ્યય જ ગણાય. છાનડીએ વણવાના કામમાં આધળા માણસોને રોકવા, એ ભયંકર પ્રકારનો

વ્યય ગણાય. ડેદીઓની પાસે પણ પથરા ભાગવાનું, કે એવા કોઇ તદ્દન નજીવા પ્રકારનું કામ લેવામાં પણ, વ્યય જ છે.

સુવ્યવસ્થિત જોઇ માત્ર પોતાનું ખર્ચખુટણ કાઢી શકે એટલું જ કરે તે બસ નથી, પરંતુ તેની અંદરનો માણસ જ્યારે બહાર જાય, ત્યારે પોતાના કુટુંબને, અગર કુટુંબ ન હોય તો પોતે જાતે, સ્વતંત્ર રીતે, પોતાના નિભાવને માટે, પૈસો પેદા કરી શકે, એવું થવું જોઇએ. ડેદીઓની પાસે મજૂરી લેવી, અગર શુદ્ધામે પેટે તેમનો ઉપયોગ કરવો, એવું પ્રતિપાદન કરવાનો મારો આશય નથી. પરંતુ માત્ર એટલું જ કે, જ્યાં સુધી ડેદીખાનાનું અસ્તિત્વ છે ત્યાં સુધી, તેઓને ઉત્પાદનની સામાન્ય યોજનાના સાધન તરિકે એવી સુંદર રીતે ઘટાવી શકાય એમ છે, કે માત્ર ડેદીઓના લાભને માટે જ નહિ, પરંતુ સામાન્ય જનતાના લાભને માટે પણ, તે એક અત્યંત અગત્યનું ઉત્પાદનીય અંગ થઇ શકે. ડેદીખાનાની ઔદ્યોગિક પ્રવૃત્તિઓને અંકુશમાં રાખનારા ધણા કાયદાઓ ધડાયલા છે, એ હું જાણું છું. મજૂર પક્ષના નેતાઓની ચળવળ અને માગણીઓને લઇને એવા કાયદાઓ અસ્તિત્વમાં આવેલા છે. કાંઈ કામ કરનાર વ્યક્તિના લાભની ખાતર તે કરવામાં આવેલા નથી. આખા સમાજ ઉપર બોલે વધારવાથી સમાજની કોઈપણ એક વ્યક્તિને લાભ હોઇ શકે નહિ. સેવાનો ખ્યાલ જો મગજમાં રાખવામાં આવતો હોય, તો દરેક સમાજની અંદર, જેટલાં માણસો કામ કરી શકે એવાં હોય, તેના કરતાં કામ કરવાનું પ્રમાણ વધુ જ હોય છે.

ઉદ્યોગને આવી સેવાના અંતિમ ખ્યાલના ધોરણ ઉપર વ્યવસ્થિત કરવામાં આવે, તો જાહેર દાનોની કાંઈ આવશ્યકતા રહે છે. આ પ્રથા ગમે તેટલી ઉમદા હોય તો પણ પોતાના

‘ઉપર આધાર રાખીને માણસ સ્વતંત્ર નહીં શકે એવી વસ્તુસ્થિતિ તે ઉભી કરી શકે નહિ. આપણે તો એવા આત્મવિશ્વાસે નિર્ભર રહી શકાય એવું જોઈએ. જે હોય તેનાથી અસંતુષ્ટ રહેતો હોય, એ સમાજ વધારે સારો. એ અસંતોષ તે માત્ર હ્રુદયક-નજીવો-દર્શનનો ટકટગારો નહિ, પરંતુ જે કાંઈ થાય છે તેના કરતાં વધારે સારી રીતે થઈ શકે, એવા પ્રકારની વિચારણા અને દૃઢતાપૂર્વકની જાવના વાળો અસંતોષ. સેવાના ધોરણ ઉપર વ્યવસ્થિત થયેલો ઉદ્યોગ, મંજુરીના દર એવા રાખી શકે કે જેથી મંજુરી કરનાર પોતે અને પોતાના કુટુંબને સારી રીતે નભાવે. જે ઉદારતા જગતને પોતે પોતાને મદદ કરી શકે એવી સ્થિતિ ઉપર લાવી મુકવામાં સહાયશ્રુત થાય, અને તેમ થવામાં પોતાનો વખત અને ચેસો ખરચે, તે ઉદારતા, જે માત્ર આપવામાં જ સમજે છે, અને એ રીતે એક પ્રકારના આજસને ઉત્તેજન આપે છે, તેના કરતાં ઘણી જ સારી ઉદારતા કહી શકાય. ઉદારતા પણ ઉત્પાદનમાં મદદ કરનારી હોવી જોઈએ. અને હું માનું છું કે તે તેવી થઈ શકે એમ છે. મારો અગત અખતરો અને અનુભવ એ માન્યતામાં મને બળવત્તર કરે છે. એક ઔદ્યોગિક શાળા અને હોસ્પિટલ દ્વારા એ હું મારા અખતરો અજમાવી રહ્યો છું.

સામાન્ય રીતે ઔદ્યોગિક શાળાની જે વ્યવસ્થા જોવામાં આવે છે તેની સાથે મારી જરાયે સહાનુભૂતિ નથી, કારણ ત્યાં છોકરાઓ માત્ર ચંચુ-પ્રવેશિયા જ્ઞાન મેળવી શકે છે, પરંતુ એ જ્ઞાનનો ઉપયોગ કેવી રીતે કરવો તે બાબત હોતા નથી. મારો અભિપ્રાય એવો છે કે એવી શાળાએ છોકરાઓને ઉત્પાદનની બનાવવા તરફ લક્ષ આપવું જોઈએ. તેમની પાસે નકામાં ને મિનબજરી કામો કરાવવામાં આવે, તો શિખવામાં જે રસ તેમને આવવો જોઈએ, અને એ-સંબંધનું જે જ્ઞાન મેળવવાનો તેમનો હક્ક છે, તે

પ્રકારનો રસ કે જ્ઞાન તેમને મળે નહિ. અને જ્યાં સુધી શાળામાં અભ્યાસ કરતો હોય ત્યાં સુધી છોકરો કાંઈ ઉત્પન્ન કરી શકતો નથી. શાળાઓ તેના નિભાવને માટે કાંઈ જોગવાઈ કરતી હોતી નથી. ઘણા છોકરાઓને એવા નિભાવની જરૂર હોય છે, એટલે જે પહેલ પહેલું કામ તેમને હાથે ચઢે તે તેમણે કરવા જ મંડવું પડે છે. અમુક પસંદ કરીને કરવાની તેમને તક મળતી નથી.

જ્યારે છોકરો આમ પૂરેપૂરો કેળવાયત્રો ન હોવા છતાં જિવનના ઉચ્ચરામાં પ્રવેશ કરે છે, ત્યારે કેળવાયત્રા અને અનુભવી શ્રમની તાણુની ખૂમમાં તે માત્ર ઉમેરાજ રહે છે. આધુનિક ઉદ્યોગ એવા પ્રકારની શક્તિ અને આવડત માગે છે, કે જે શાળામાંથી વહેલા ઉડી જનારને, અગર તો ઘણા લાંબા સમય સુધી તેની જોડે સંબંધ રાખનારને, મળી શકતી જ નથી.

આ વિચિત્રતાને પહેંચી વળવા માટે ઈ. સ. ૧૯૧૬ માં 'હેન્ડ્રિ ફાઉન્ડેશન' ઔદ્યોગિક શાળાની સ્થાપના કરવામાં આવી હતી. જે છોકરાના સંજોગો એવા હોય કે શાળા તેણે વહેલી જ છોડવી પડે, તેને પણ મદદરૂપ થઈ પડે એવું શિક્ષણ આપવાની ઉત્કંઠામાંથી આ શાળાનો જન્મ ઉદ્ભવ્યો. ચરુઆતથી જ ત્રણ મુખ્ય સિદ્ધાંતોને અમે વળગી રહ્યા છીએ:—

- (૧) વિદ્યાર્થી વિદ્યાર્થી જ રહે, અને કવચતનો કામ કરનાર કારિગર જેવો ન થઈ જાય, તેવું રાખવાનો પહેલો—સિદ્ધાંત.
- (૨) માનસિક શિક્ષણ અને ઔદ્યોગિક શિક્ષણ સાથે સાથે આપવાનો—બીજો સિદ્ધાંત.
- (૩) જે વસ્તુઓ કામમાં આવે એવી હોય, તે બનાવવાનું શિખવવામાં તેને એક જૂતનું અભિમાન અને જવાબદારીનો ખ્યાલ ઉત્પન્ન થાય, એવું કરવાનો—ત્રીજો સિદ્ધાંત.

જે વસ્તુઓની ઔદ્યોગિક ક્ષેત્રની અંદર કિંમત થાય એવી વસ્તુઓ તે બનાવે છે. ખાનગી શાળા તરિકે તેને શરુ કરી છે, અને ૧૨ થી ૧૮ વર્ષની અંદરનો છોકરો તેમાં દાખલ થઈ શકે છે. સ્કૉલર્શીપના ધોરણ ઉપર તેની વ્યવસ્થા રાખવામાં આવી છે, અને દાખલ થનાર દરેક છોકરાને ૪૦૦ ડૉલરની વાર્ષિક સ્કૉલરશિપ આપવામાં આવે છે. જે કોઈ છોકરાની કારકિર્દી વધુ સંતોષકારક બાલુમ પડે, તો તેને વધારેમાં વધારે ૬૦૦ ડૉલર નેટલી સ્કૉલરશિપ કરી આપવામાં આવે છે.

વર્ગ અને દુકાનના કામની સંપૂર્ણ નોંધ રાખવામાં આવે છે. એ દરેકમાં છોકરો કેટલો ઉદ્યમ અને શ્રમ કરે છે તેની પણ નોંધ રહે છે. એ ઉદ્યોગમાં મેળવેલા માર્ક્સ (ગુણ) ઉપર તેની પાછળની સ્કૉલરશિપનો અધાર રહે છે. એ સ્કૉલરશિપ ઉપરાંત, દરેક છોકરાને નાની નાની રકમો આપવામાં આવે છે, જે તેના સેવીંગ ખાતામાં જમા કરવામાં આવે છે. આ બચત, ન્યાં સુધી છોકરો શાળામાં રહે ત્યાં સુધી, જેકમાં રાખી મુકવામાં આવે છે. કેટલીક વખત, ખાસ સંજોગોની અંદર, એ પૈસા વાપરવાના પરવાનગી શાળાના કાર્યવાહકો તેને આપે છે.

શાળાની વ્યવસ્થાને અંગે ઉપસ્થિત થતા પ્રશ્નોનો એક પછી એક ઉકેલ લાવવામાં આવે છે, અને તેના ધ્યેયને વધુ સારી રીતે પહોંચી શકાય એવા માર્ગો અખત્યાર કરવામાં આવે છે. શરુઆતમાં વિદ્યાર્થીને દિવસનો કે ભાગ શાળાના કામમાં, અને બાકીનો કે ભાગ દુકાનના કામમાં, રોકવાનો રિવાજ હતો. આ રીતનો પ્રબંધ પ્રગતિને બાધ કરતા જણાયો, એટલે હવે છોકરો અમુક અમુક અડવાડિયાં, શિક્ષણ પાછળ ગાળે છે—એક અડવાડિયું વર્ગમાં, અને બે અડવાડિયાં દુકાનમાં. વર્ગો એ રીતે હંમેશાં ચાલુ રહે છે.

કારણ જુદા જુદા વિદ્યાર્થીઓનો સંઘ, વારાફરતી, દરેક અકવાડિયે, વર્ગમાં શિક્ષણ લેતો જ હોય.

તેના શિક્ષણના કામમાં સારા સારા નિપજાતો! મળી શકે એમ હોય તેવાઓને રોકવામાં આવે છે, અને તેનું પાઠ્યપુસ્તક 'ફાઈનું' કારખાતું' રાખવામાં આવેલું છે. ઘણીખરી વિદ્યાર્થીઓમાં જે શિક્ષણ મળે છે તેના કરતાં વ્યવસ્થારિક ને પ્રત્યક્ષ અનુભવવાળું જ્ઞાન મેળવવાની તેમાં વધારે તક રહેતી છે. દુકાનોને અંગે, પ્રત્યક્ષ આંકડાઓ અને હિસાબ ગણવા કારવવામાં, અંકગણિતનું શિક્ષણ અપાય છે. ક્રિયાઓ અને સંબંધોનો પ્રત્યક્ષ અનુભવ તેને કરાવવામાં આવે છે—અને બરોબર નિરીક્ષણ કરવાનું તેને શિખવવામાં આવે છે. નકશાઓ ઉપર કાળાં ટપકાંઓથી નિર્દેશાતાં ચક્રો. તે તેને મન માત્ર કાળાં ટપકાંઓ જ નથી હોતાં, પુસ્તકનાં પાનાંમાં સમાઈ જતા ખંડો તેજ તેઓને મન ખંડો નથી હોતા. સિંગાપોર ખંડે દુકાનમાંથી મોકલાતો માત્ર, આફ્રિકા અગર ઢલિયુ અમેરિકાથી આવતા માલની પાવતીઓ, બધું જ તેને જતાવવામાં આવે છે, તેના અનુભવમાં આવે છે, અને એ રીતે દુનિયા એ માત્ર તેના શિક્ષકના મેજ ઉપર ગોઠવી રાખેલો રંગબેરંગી ગોળો જ રહેતો નથી, પરંતુ ચેતનવંતા મનુષ્યોથી વસાવાયેલો એક ગ્રહ છે, એવું તેને જ્ઞાન થાય છે. ઔદ્યોગિક કારખાતું તેના વિજ્ઞાન અને રસાયણશાસ્ત્રની પ્રયોગશાળાની ગરજ સારે છે, ન્યાં તાર્કિક સિદ્ધાંત વ્યવહારનો વિષય બને છે, અને ચોપડીઓનો પાઠ પ્રત્યક્ષ અનુભવનો પાઠ બને છે. ધારો કે એકાદ પંપનું કામ શી રીતે થાય છે, શી રીતે નહિ, એ તેમને શિખવવામાં આવતું હોય. પ્રથમ તો શિક્ષક તેમને પંપના જુદા જુદા વિભાગો, અને તે દરેકનું કાર્ય શું, તે સંબંધી માહિતિ આપે છે, તે સંબંધમાં વિદ્યાર્થીઓને ઉઠતી શંકાઓનું સમાધાન કરે છે, અને પછી આખો સમુહ, ટોળાખંધ, એકાદ એવો મોટો

પંપ પ્રત્યક્ષ જોવા એન્જીન રૂમમાં જાય છે. શાળાને લગતી, એક કારખાનાનો માત્ર બનાવવાની મોટી અને સાધન સંપન્ન દુકાન રાખવામાં આવેલી છે. ત્યાં છોકરાઓ એક યંત્રથી બીજા યંત્ર ઉપર નિયમસર કામ શીખે છે. કંપનીને જે ચીજો અગર વિભાગોની જરૂરિયાત હોય તેજ બનાવવાનું તેઓ શીખે છે. પરંતુ અમારી જરૂરિયાતો એટલી બધી વિસ્તૃત હોય છે કે એમાં તેઓને બધું જ શિખવાનું મળી રહે છે. એ રીતે તૈયાર થયેલા કામની યોગ્ય તપાસ કંપામાં આવે છે, અને એવી તપાસમાંથી પાર ઉતરેલો માન ફાઈ માટર કંપની ખરીદી લે છે, અને, અલબત્ત, જે એ તપાસમાંથી પાર ઉતરી શકે એવું કામ નથી હોતું, તે શાળાને ખોટ સમાન રહે છે.

જે વિદ્યાર્થીઓએ સારામાં સારી પ્રગતિ સાધી હોય છે, તેઓ પછીથી દરેક કામ ઘણી જ કુશળતાપૂર્વક અને સમજબુદ્ધી કરી શકે છે. દરેક કામમાં, તેનું ધ્યેય શું, અને તેના સિદ્ધાંત શા, એ બધું સમજીને તેઓ કામ કરે છે. પોતાના સંચાઓ પોતે સુધારી શકે છે. સંચાઓની આસપાસ પોતાની સહિસલામતી ગળવતાં તેઓને આવડે છે. અને એ કામમાં જ્યારે તેઓ સ્નાતક થાય છે, ત્યારે દુકાનોમાં, સારી મજૂરીના દરથી, તેમને માટે કામ તૈયાર જ હોય છે. આ શાળાના વિદ્યાર્થીઓની સામાજિક અને નૈતિક સુખાકારી પાછળ પણ પુરું ધ્યાન આપવામાં આવે છે. સત્તાની બિઝનું દેખરેખપણું નહીં, પરંતુ મૈત્રિના પ્રેમ અને હિતના ધોરણ ઉપર રચાયેલું દેખરેખપણું, રાખવામાં આવે છે. દરેક છોકરાના ઘરની સ્થિતિથી પૂરેપૂરા વાકેફ રહીએ છીએ અને એની વલણોનું નિગ્લિણ કરીએ છીએ. કાંઈ પણ રીતે ઉચ્કૃંખલ, કે રેન્જપેન્જ, બનાવવાનો પ્રયત્ન કરવામાં આવતો નથી. એક દિવસ જે છોકરાઓ લઘવાની અણી ઉપર આવી પહોંચ્યા. તે વખતે લઘાઈની કુદૃતા-

ઉપર એમની આગળ બાપણ કરવામાં નહોતું આવ્યું, પરંતુ તેમને એવી શિખામણ આપવામાં આવી હતી કે તેઓએ અંદર અંદરના વિરોધોનું સમાધાન કરવાનો કાંઈ વધારે સારો રસ્તો યોગ્યો જોઈએ. છતાં છોકરવટ્ટીપણામાં ન્યારે તેઓએ સમાધાનીની જુના જમાનાની પદ્ધતિ જ પસંદ કરવાનું વલણ દેખાડ્યું, ત્યારે તેઓને હાથનાં 'ગ્લૅન્ડ' આપ્યાં, અને એક ખુણામાં જઈ લટી બેવાનું નક્કી કરી આપ્યું. એક ઠડક સરત એ કરવામાં આવી કે ત્યાં ને ત્યાંજ તેમણે તેનો સંપૂર્ણ ખુલાસો કરી બેવો, દુકાનની બહાર જરી પણ લઢવું નહીં. આનું પરિણામ એ આવ્યું કે સેજસાજ તેઓએ અંદર અંદર લટી લીધું, અને પછી કાયમની મિત્રતા તેઓ બન્ને વચ્ચે બંધાયે રહી.

છોકરાઓ તરીકે જ તેમની સાથે વર્તવામાં આવે છે. છોકરાઓ તરીકેનાં સારાં સારાં સાહજિક વલણો જે જોવામાં આવે, તેને ઉત્તેજન આપવામાં આવે છે, અને ન્યારે તેઓને દુકાનોમાં અગર વર્ગોમાં જોઈએ છીએ ત્યારે તેમની આંખોમાં ઉગતી અસ્મિતાનું તેજ તરવરતું દેખાઈ આવ્યા વગર રહેતું નથી. તેઓ કાંઈકે ઉપયોગી અને કિંમતી કામ કરી રહ્યા છે, એવું તેઓને બાન રહ્યા કરે છે. તેઓ ત્વરાથી અને ઉત્કંઠાથી જે કાંઈ શિખવાનું હોય તે શિખી જાય છે, કારણ તેઓ એવી વસ્તુઓ શિખે છે કે જે દરેક ચપલ અને ઉદ્યોગી છોકરાને જાણવાની સ્વાભાવિક ઈચ્છા હોય છે, અને જેના સંબંધી ઘરમાં હંમેશાં તે પ્રશ્નો પુછીને જાણી બેવાની ધગશ ધરાવનો હોય છે, પરંતુ ઘરના માણસો કાંઈ એવા પ્રશ્નોના ખુલાસાવાર ઉત્તરો આપી તેને સંતોષી શકતા નથી હોતા.

છ છોકરાઓથી શરુ થયેલી આ શાળાની અંદર અત્યારે

ખસો છોકરાઓ છે. અને એટલી બધી વ્યાવહારિક પદ્ધતિ તેમાં દાખલ થયેલી કે જેથી વધતે વધતે ૭૦૦ છોકરાઓ થાય એવી પણ આશા રાખવામાં આવે છે. શરૂઆતમાં ખોટથી કામ ચલાવાતું. પરંતુ અત્યારે તો તે પોતાની જ આવકમાંથી પોતાનું ખર્ચ કલાકી શકે એટલી નિર્ભર થઈ ગઈ છે.

છોકરાને પોતાનું છોકરાપણું કાયમ રહે તેવી સ્થિતિ અમે હિતવન્ન કરી શક્યા છીએ. આ છોકરાઓ કારિગરો થતાં શીખે છે, પરંતુ છોકરાપણાનું ભાન તેઓ છુટી જતા નથી. અને તેમ યુવ ધણું મદત્વનું છે. કલાકના તેઓ ૧૯ થી ૩૫ સેન્ટમ્ સુધી કમાય છે, સાધારણ રીતે નાના છોકરાઓને માટે જે કામ હોય છે તેમાં આટલું તેઓને મળતું હોતું નથી, એટલે, બહાર કામે વળગીને, પોતાના કુટુંબનો નિર્વાહ કરવામાં તેઓ જેટલી મદદ કરી શકે, તેના કરતાં આ શાળામાં રહીને તે પોતાના કુટુંબના નિર્વાહમાં વધારે સારી મદદ કરી શકે છે. બ્યારે તેઓ તેમાંથી પસાર થઈ જાય છે, ત્યારે તેઓએ સામાન્ય રીતે સારું જ્ઞાન સંપાદન કરેલું હોય છે, અને એટલી કુશળતા તેઓએ પ્રાપ્ત કરેલી હોય છે, કે જો હવે તો, વધારે સારી રોજી પ્રાપ્ત કરાને પણ પોતાની કેળવણીને તેઓ આગળ ને આગળ ધપાવી શકે. કેળવણીને વધારવી ન હોય, તો પણ ગમે ત્યાં કામ કરવા જાય ત્યાં સાધારણ કરતાં વધારે સારી કમાણી તો કરી જ શકે. અમારાં કારખાનાઓમાં જ તેઓએ જવું, એવી દરજ્જ નથી. જો કે તેઓ પૈકી ધણાખરા અમારાં કારખાનાઓમાં જ જોડાય છે, કારણ વધારે સાગં કામો ક્યાંથી મેળવવાં એ તેઓને ખમર પડતી હોતી નથી. પરંતુ છોકરાઓની સાથે એવા પ્રકારની કાંઈ બાંધણી નથી રાખવામાં આવતી. અમે તો માત્ર એટલું જ જોઈએ છીએ કે તેઓએ પોતાના માર્ગે જવાનું જરૂરી જ્ઞાન સંપાદન કરી લીધું છે કે

કેમ, અને તે સિવાય બીજી કંઈ નિસ્થાત તેઓની સાથે અને રાખતા નથી. આમાં કોઈ પણ ઠેકાણે દયાદાનની ભાવનાનો અંશ પણ નથી.

‘ ધી રૂઝ ’ હૉસ્પિટલ ’ પણ આવા જ ધોરણે કામ કરી રહી છે, પરંતુ ‘ મહાન યુદ્ધ ’ની ડખતગિરિને લઈને હજી તફાવત ચોક્કસ પરિણામો તેના ઉપજાવી શક્યાં નથી. આ હૉસ્પિટલ મારે બાંધવી જ છે એ ધરાદાયી તેની શરૂઆત થઈ નથી. ‘ ધી ડ્રૉઈટ જનરલ હૉસ્પિટલ ’ તરીકે, ઈ. સ. ૧૯૧૪માં તેની શરૂઆત થઈ. લોકમદદથી બંધાવવાની ધારણા હતી. બીજાઓની પેઠે મેં મારો ફાળો આને માટે આપ્યો, અને કામ શરૂ થયું. પ્રથમનાં મકાનો કેટલાંક થતા પહેલાં જ ભેગું કરેલું ઉપગ્રાથું ખસાસ થઈ જવા આવ્યું. મને બીજો વધારે ફાળો ભરવાનું પણ કહેવામાં આવ્યું હતું. મેં તે વખતે ના પાડી, કારણ, મને લાગ્યું કે એના સંચાલકોએ કામ શરૂ કરતા પહેલાં તેની કિંમતનો અંદાજ કર્યોજ હોવો જોઈએ, અને આ રીતે તો આવા કામમાં વિશ્વાસ રાખી શકાય નહીં-કારણ કામ પુરું થયા પછી પણ તેનો વહિવટ કેવો રહે કેવો નહીં તેની શી ખાતરી ?-આવો વિચાર મારો થયો હતો; છતાં આખીયે હૉસ્પિટલ મેં એકલાએ લઈ લેવાની માગણી કરી. ભેગા કરેલા પૈસા બધા પાછા આપી દીધા. આ બધું આટોપાયું, અને અમે અમારું કામ આગળ ધપાવે જતા હતા, ત્યાં ૧૯૧૮ ના ઑગસ્ટની ૧લી તારીખે, આખીયે સંસ્થા સરકારમાં સ્વાધિન કરવાનો સંજોગ ઉભો થયો. ૧૯૧૯ ના ઑક્ટોબરમાં તે અમને પાછી સોંપવામાં આવી, અને તે જ વર્ષના નવેમ્બર મહિનાની ૧૦ મી તારીખે, પહેલવહેલો દર્દી એ હૉસ્પિટલમાં દાખલ કરવામાં આવ્યો.

ડ્રૉઈટની અંદર ૨૦ એકર જેટલી જમીન ‘ વેસ્ટ ગ્રાન્ડ

બુલવડ' નામથી ઝોળખાતી જમીનના વિસ્તારમાં આ હૉસ્પિટલ આવેલી છે, અને તેથી તેને વિસ્તારવામાં પણ અગવડ પડે એમ નથી. તેમાં જેને સગવડો જોઈએ તેની જરૂરિયાતની અમને પુરેપુરી ખાત્રી થતાં તે બધી જ પુરી પાડવાની અમારી ઇચ્છા છે. શરૂઆતમાં એની જે યોજનાઓ હતી તેનો ત્યાગ કરવામાં આવ્યો છે. વ્યવસ્થા અને યોજના બંનેની દૃષ્ટિથી નવા પ્રકારની હૉસ્પિટલ બની કરવાનો અમારો અપત્તન છે. શ્રીમંતોને માટે હૉસ્પિટલો ધણી છે, તેમ જ ગરીબોને માટે પણ તેનો તોટો નથી, પરંતુ એવા શોકો, કે જેઓ અમુક રકમ-જો કે તદ્દન સાધારણ હોય પણ તેવી રકમ-આપી શકે એવા હોય, પરંતુ ધર્મોદા સખાવતની મહેરબાનીથી તેઓ આટલું આપી લાભ લઈ જાય છે એવા પ્રકારની લાગણી સરખી હિતવન્ન થવા દીધા સિવાય આપવાની જેઓ ઇચ્છા ધરાવતા હોય, તેવા શોકો માટે બિલકુલ હૉસ્પિટલો નથી. એવા એક સિદ્ધાંત જ સ્વિકારાઈ ગયેલો જોવામાં આવે છે કે એવા પ્રકારની હૉસ્પિટલ કે જે સેવાયે કરી શકે, અને પોતાનો નિભાવ પણ પોતે કરી શકે, એવી હોવી શક્ય જ નથી. આ હૉસ્પિટલ પોતાનો નિભાવ પોતે કરી શકે એવી અમે પડેલી છે.

જે નવાં મકાનો અમે બંધાવ્યાં છે તેની અંદર એકે વૉડ રાખવામાં આવ્યો નથી. બધી ઓરડીઓ ખાનગી છે. અને દરેકની અંદર નહાવાની સગવડ પણ રાખેલી છે. ઑવિસ ઑવિસના ચોકઠામાં વહેંચાયેલી બધી ઓરડીઓ, એક સરખા માપ, ગોઠવણ અને સગવડોવાળી રાખવામાં આવેલી છે. એમાં પસંદગીનો અવકાશ રાખ્યો નથી. એવી યોજનાથી આ કરવામાં આવેલું છે કે હૉસ્પિટલની અંદર કશાની પણ પસંદગી કરવાનું કોઈને માટે બની શકે જ નહીં. દરેક દર્દી પોતે બીજા દર્દીની સાથે સમાનતા અનુભવે, એ ધોરણ સ્વિકારવામાં આવ્યું છે.

હૉસ્પિટલોની અત્યારના વખતમાં જે વ્યવસ્થા થતી જોવામાં આવે છે તે ઉપરથી આપણે ચોક્કસ તો એમ કહી શકીએ જ નહીં કે એ તે દર્દીઓને માટે ઉભી કરવામાં આવેલી હોય છે, કે દાકતરોને માટે એકાદ લાયક અને શક્તિશાળી દાકતર, પોતાના કિંમતી વખતનો ભોગ આપી, ઘણાં લાંબો સમય આ સખાવતી કામમાં ગેઠાઈ રહેવાનું પસંદ કરે છે, તેની હું કદર ન કરું તેવો નથી. પરંતુ દાકતરોની શીનું ધોરણ દર્દીની શ્રિમંતાઈ ઉપર અવલંબવામાં આવેલું જોઈ મને ધૂણા થાય છે. અને મને સંપૂર્ણપણે પ્રતીતિ થયેલી છે કે આવા પ્રકારની ધંધાર્થી વિવેકી રીતબાત માનવજાતને માટે, તેમ જ ઔપદોપચારની પ્રગતિને માટે, ત્રાપ સમાન નિવડેલ છે. દર્દીની ચિકિત્સાએ કંઈ ઝાઝી પ્રગતિ સાધી હોય એમ જોવામાં આવતું નથી. જે હૉસ્પિટલની અંદર ડગલે ને પગલે દર્દીઓને જે દર્દ હોય તેને માટે જ તેમની સારવાર કરવાને બદલે એક દાકતરે પોતે તેને અમુક દર્દ છે એમ નક્કી કર્યું હોય, તેની જ સારવાર વધારે થયા કરતી હોય, તેવી હૉસ્પિટાલનો સંસ્થાપક થવાનું હું કદી 'પાણુ રિવકારું' નહીં. એવા પ્રકારનો એક ખ્યાલ પ્રચલિત થઈ ગયેલો જોવામાં આવે છે કે દર્દી ખાસ કરીને જ્યારે હૉસ્પિટલની અંદર હોય, ત્યારે તે ડૉક્ટરની માલિકિની વસ્તુ જેવો ગણાય છે. એક ભાવનાશાળી દાકતર પોતાના દર્દીને તેવો ગણી તેના પ્રત્યે સુસજ્જ નીતિનો આરંભ કદી કરશે નહીં.

આવી બધી પદ્ધતિઓથી નિરાળા રહેવાનું ધ્યેય અમારી હૉસ્પિટલે રિવકાર્યું છે, અને સૌથી પ્રથમ, દર્દીનું હિત જોવું, એવો મુદ્રાક્ષેપ રાખ્યો છે. એટલે તે એક રીતની બંધ અગરતો મર્યાદિત હૉસ્પિટલ જ ગણી શકાય. બધા દાકતરો અને દાયણો વર્ષની શરૂઆતમાં નીમી દેવામાં આવે છે, અને હૉસ્પિટલની બહાર, ખાનગી ધંધો, તેઓને કરવા દેવામાં આવતો નથી. તેઓને ઘણી જ કાળજી

પૂર્વક પસંદ કરવામાં આવેલા હોય છે, અને સારી રીતે ચાલતા ખાનગી ધંધામાં જેટલું કમાઈ શકે તેટલો પગાર, ઓછામાં ઓછો, તેમને આપવામાં આવે છે. કુટુંબના દાકતરનો ઉપયોગ અને તેની જગોને અમે ખુશીથી આવકારને પાત્ર ગણીએ છીએ. અમાની આ યોજનાથી તેના સ્થાનને નિર્મૂળ કરવા અમે માગતા નથી. અમે તે એ જ્યાંથી પોતાના કેસને છોડી દે છે ત્યાંથી તેને શિવકારી લક્ષ્યે છીએ, અને પછી દર્દીને જેમ અને તેમ જલદી સાજાં કરી પાછો મોકલી દઈએ છીએ. અમારી પદ્ધતિ દર્દીઓને જરૂર કરતાં વધારે વખત ગમવાની તરફેણમાં નથી.

દર્દીને દાખલ કરવાની પદ્ધતિ પણ રસપ્રદ છે. દર્દીને પ્રથમ વડા દાકતર તપાસે છે, અને ત્યાર પછી ત્રણ, ચાર, અગર જરૂર જણાય તેટલા દાકતરોની તપાસમાંથી તેને આગળ કરવામાં આવે છે. દર્દી હોસ્પિટલમાં કયા દર્દીની દવા કરવા આવ્યો છે તેની ખાસ દરકાર ક્યાં વગર ઉપર પ્રભાણેથી દાકતરી તપાસ કરાવવામાં આવે છે, કારણ કે અનુભવ ઉપરથી અમને જણાય છે કે દર્દીની બાબતમાં, અમુક દર્દીનો આરામ જેટલી મહત્વની વસ્તુ છે, તેના કરતાં સામાન્ય અને સંપૂર્ણ અનારોગ્યતા અને તંદુરસ્તી કેવી રીતે જળવાઈ રહે, તેવા ધ્યાનને લેવાની વધારે મહત્વની વસ્તુ હોય છે. દરેક દાકતર સંપૂર્ણ તપાસ કરે છે. અને દરેક જણ પોતાનો લેખી અભિપ્રાય તેના ઉપરીને મોકલી આપે છે. અને તેમ કરતા પહેલાં એક દાકતરને બીજા દાકતરની જોડે મળી પોતાનો અભિપ્રાય બાંધવાની તક આપવામાં આવતી નથી. એટલે હોસ્પિટલના વડા અધિકારીના હાથમાં ઓછામાં ઓછા ત્રણ, કેટલીક વખત તો છ, સાત જેટલા પૂરેપૂરા, અને એક બીજાથી સ્વતંત્ર, એવા દર્દીની ચિકિત્સાના અભિપ્રાયો આવે છે. અને આખાં કેસનો એ સંપૂર્ણ અને વિગતવાર હેવાલ રજુ કરે છે. આ બધાં સાવચેતીનાં પગલાં એટલા

સારું બેવામાં આવે છે કે એનાથી ખરેખર દર્દનું સ્વરૂપ સમજાય છે, અને દર્દીની સારવારમાં ઘણી સગવડ મળે છે.

હમણાં ૬૦૦ ખાટલાની હૉસ્પિટલમાં સગવડ રાખવામાં આવેલી છે. દરેક દર્દી, નક્કી કરેલા પત્રક પ્રમાણે, પૈસા આપે છે. બીજાં વધારાનું કશું જ આપવું પડતું નથી. ખાનગી દાયણે પણ ત્યાં રાખવામાં આવી નથી. અત્યારે દિવસનું ૪૫૦ ડૉલર ખર્ચ એક દર્દીને આવે છે. જેમ જેમ હૉસ્પિટલનું કદ વિસ્તરતું જશે, તેમ તેમ આ ખર્ચ કમી થતું જશે. ભારે વાડકાપના કામની શ્રી ૧૨૫ ડૉલર છે. સાધારણ વાડકાપના કામની શ્રી નક્કી કરેલા કોઠા પ્રમાણે બેવામાં આવે છે. એક કારખાનાની પદ્ધતિ પ્રમાણે જ આ હૉસ્પિટલની આવક ખર્ચની બાબતનો કારભાર ચલાવવામાં આવે છે. બન્ને પાસાં મળી રહે તે પ્રમાણે, બોઠા પાસેથી બેવાના પૈસાના દરમાં, વધારો ઘટાડો કરવામાં આવે છે.

આ અખતરો શા માટે ફત્તેહમંદ ન થવો જોઈએ, તે અમે સમજી શકતા નથી. વ્યવસ્થા અને ચોક્કસ મણુત્રીની સારાસારતા ઉપર જ તેની સફળતાનો આધાર રહેલો છે; આજ સુધીમાં આ હૉસ્પિટલમાં ૯૦ લાખ ડૉલરની થાપણ રોકવામાં આવેલી છે.

જો આપણે દાનની બાવનામાંથી છુટા થઈ શકીએ, તો ધણાં ધર્મોદા સાક્ષોનાં ફડો ઉત્પાદનીય કામકાજમાં વાપરી શકીએ, અને એ રીતે સોંધી, અને અઢળક પ્રમાણમાં, વસ્તુઓ બનાવી શકીએ, અને એમ થશે ત્યારે જ આપણે સમાજને કરના બોગ્ગમાંથી બચાવી શકીશું, માણસોને સ્વાતંત્ર્યનો સ્વાદ ચખાડી શકીશું અને સામાન્ય ધનમાં સળળ વધારો કરી શકીશું. આપણે સામુદાયિક હિતને લક્ષમાં રાખી કરવાનાં ધણાં કામો વ્યક્તિગત હિતોપોષાના હાથમાં સોંપી દઈએ છીએ. જાહેર સેવાના ક્ષેત્રની

અંદર સર્વનાત્મક વિચારોની વધારે જરૂર છે. આપણે સમજવું જોઈએ કે જિવન જોટલું ઉત્પન્ન કરી શકે તેના કરતાં વધારે તેમાંથી મેળવવાની આશા રાખવી વ્યર્થ છે—છતાં લગભગ દરેક જણુ એજ આશા સેવતો જણાય છે કે તે વધારે શી રીતે મેળવી શકે. નફાખાજી મુડીવાદીને વધારે જોઈએ છીએ; શ્રમજીવીને વધારે જોઈએ છીએ; કાચા માલને ઉત્પન્ન કરનારને વધારે જોઈએ છીએ. અને ખરીદ કરનાર જનતાને પણ વધારે જોઈએ છીએ. એક કુટુંબ જણી શકે કે પોતાના આવકની હદની બહાર જઈ નેઓ રહી શકે નહીં; નાનાં હોકરાઓ પણ તે સમજી શકે એમ છે. પરંતુ સામાન્ય જનતાના ખ્યાલમાં એ કદી આવતું લાગતું જ નથી કે પોતાની આવકની હદ ઉપરાંત જઈ તેઓ પોતાનો નિભાવ કરી શકે નહીં—પોતે ઉત્પન્ન કરે છે તેના કરતાં વધારે તેઓ મેળવી શકે જ નહીં.

દાનની જરૂરિયાત ન રહે એવી વસ્તુસ્થિતિ ઉત્પન્ન કરવાને માટે જીવનની આર્થિક ઘટનાઓને જ લક્ષમાં રાખવાની નથી. પરંતુ આ ઘટનાઓનું અગાધ એક પ્રકારની ખીક ઉત્પન્ન કરે છે, એ વાદ યાદ રાખવાની ખાસ જરૂર છે. એ ખીકને દૂર કરો અને આપણે સ્વતઃ નિર્ભર થતાં શિખી શકીશું, જ્યાં આ પ્રમાણેના આત્મવિશ્વાસનો આવાસ છે, ત્યાં દાનની ભાવના રહી શકતી નથી. પોતાના અંતરાત્માને છોડી, બહારના વિષયો ઉપર વિશ્વાસ મુકવાને સીધેજ, આવા પ્રકારની ખીકનો ઉદ્ભવ સંભવે છે. એ ખીક આક્રમા ઉપરના દેહના આધિપત્યને જ સૂચવે છે.

નિષ્ફળતાની માનસિક વિભાસણમાંથી આ ખીક જન્મે છે. મનુષ્યો ઉપર તે પોતાનું પ્રાગલ્ભ્ય જમાવે છે, કારણ કે તેઓ કીર્તિ દષ્ટિથી જોઈ શક્તા નથી. દરેક પ્રકારના પ્રયત્નની આસપાસ

વિંટળાયેલી કુદરતી મુશ્કેલીઓથી જ તેઓ હિંમત હારી જાય છે. પોતે નાસિપાસ થાય છે તેના કરતાં વધારે માણસો આ પ્રભાવોની હિંમત હારી બેઠેલા જોવામાં આવે છે. એવાઓને ન તો ડહાપણ, ન તો પૈસા, ન તો બુદ્ધિ-આપણ્ય, કે ન તો એવા કોઈ ધક્કાની જરૂર હોય છે. તેઓને જરૂર હોય છે માત્ર દૃઢતા અને હૃદયની મજબુતીની. આ સાદુ, સરસ, સંસ્કાર વિનાનું, બળ દરેક પ્રકારના પ્રયત્નના પ્રદેશની અંદર સાત્રાજ્ય ભોગવે છે. માણસોએ મેળવેલી સફળતા જોઈ તેઓ ધારી લે છે કે તે સહેલાઈથી મેળવી શકાય છે. પરંતુ ખરી રીતે તેમ નથી હોતું, નિષ્ફળતા મેળવવી સહેલી છે. સફળતા મેળવવી ધણી મુશ્કેલ છે.

ઔદ્યોગિક સ્થિતિમાં માણસને જો પુરેપુરો વિશ્વાસ ન હોય, એની એને ખીક રહ્યા કરતી હોય, તો તેના ઉપર આધાર રાખવો પડે, એવા જિવનમાંથી તેણે રખસદેશેવી ધટે છે, અને તેણે પોતાના જિવનમાં ફેરફાર કરવો જોઈએ. પોતાને કામે રાખનાર શેઠની મહેરબાની ઓછી થવાની ખીકમાં ને ખીકમાં રહીને, જે માણસ કામ કર્યા કરે છે, તેણે બહેતર છે કે કોઈ પણ પ્રકારના શેઠના અવતરનમાંથી એકદમ છુટા થઈ જવું જોઈએ. જે ઠેકાણે પ્રથમ તમે તમારી સ્વતંત્રતા વેચી દીધી હોય, ત્યાંજ સ્વતંત્રતા સાથે ધૂમો. જે ઠેકાણે તમે યુદ્ધમાં હાર્યા હો, તે જ ઠેકાણે ફરી યુદ્ધમાં જીત મેળવો, અને તમને જણાશે કે, જો કે તમારી બંહાર એવું ધણું હતું જે બરોગર ન હતું તો પણ, તમારી પોતોની અંદર જ એવું પુષ્કળ હતું કે જે બરોગર ન હતું. આ રીતે તમે શિખી શકશો કે તમારી આંતરિક ખોડ જ તમાની બાજુ જે, કાંઈ સારું હોય, છે તેને પણ વિકૃત કરે છે.

૧. પૃથ્વી ઉપરના જિવંત પ્રાણીઓની અંદર, મનુષ્ય હોય પોતાની

શ્રેષ્ઠતા કાયમ રાખી શક્યો છે. ગમે તે થાય પણ મનુષ્ય મનુષ્ય મટતો નથી. આવતી કાલે ધધામાં મંદી આવી જાય તો પણ તે મનુષ્ય જ છે. જેમ હવામાનના હેરફેરમાં તેને પસાર થવું પડે છે, તેમ સંજ્ઞેઓના હેરફેરમાંથી પણ તે પસાર થાય છે, છતાં તે મનુષ્ય મટતો નથી. આ જ એક વિચારને તે દૃઢપણે વળગી રહે, તો તે પોતાના જિવનની અંદર નવા નવા કિંમતી કુવાઓ અને કિંમતી ખાણો ખુદતાં કરી શકે છે. પોતાની બહાર વિશ્વસનીય કશું જ નથી, પોતાની બહાર ધન જેવું કશું જ નથી. ખોટી બીકને અળગી રાખવાથી જ આપણી જરૂરિયાતો સંતોષાય એમ છે.

અમેરિકાના દરેક રહીશે આવા પ્રકારની દાનની ભાવનાની વિરૂદ્ધ સળજ થવું વેટે છે. ધેનમાં રાખી મુકે એવા પ્રકારનું એ એક ઔપધ છે. સ્વતંત્ર રીતે, અને મહારત્ની દુનિયામાં, ઉભા રહેતા, પોતાનો માર્ગ કાપતા શીખો. નેઓ પોચા હોય, નબળા હોય, અસહાય હોય, તેવાઓને ભણે દાનનો લાભ લેવા દો.

પ્રકરણ ૧૬ મું.

આગગાડીના રસ્તાઓ.

એક ધંધાને તેના સેવાભાવના આદર્શમાંથી મુત કરી, બીજા જગતા જ આદર્શમાં ધકેલી લઇ જવાના પ્રયત્નનો, આ દેશનો આગગાડીના રસ્તાઓનો ધંધો, સમર્થમાં સમર્થ દાખલો પુરો પાડે છે. આગગાડીના રસ્તા સંબંધી જબરજસ્ત પ્રશ્ન આપણી આગળ હજી ખડો છે. અને એનો નિવેડો લાવવા માટે ધણા વિદ્વાનોએ પોતાના વિચારો દર્શાવ્યા છે અને ચર્ચાઓ કરેલી છે. છતાં દરેકજણ આગગાડીના પ્રકરણથી અસંતુષ્ટ જ રહે છે. જનતા-અસંતુષ્ટ છે, કારણ મુસાફરી તથા માલ લાવવલખા કરવાના ભાવો ધણા ઉંચા રાખવામાં આવેલા હોય છે. રેલ્વેમાં કામ કરનારા નોકરો અસંતુષ્ટ હોય છે, કારણ તેઓ કહે છે કે તેમને વધારે કલાકો કામ કરવાનું હોવા છતાં વેતન ધણું ઓછું આપવામાં આવે છે. રેલ્વેના માલિકો અસંતુષ્ટ રહે છે, કારણ તેઓ એવી ફરિયાદ કરતા આવે છે કે રોકી રાખેલી મુડીના પ્રણામમાં પૂરતું વળતર પણ તેમને મળી રહેતું નથી. સુવ્યવસ્થિત રીતે ચલાવાતા ધંધાનાં દરેક અંગ-ઉપાંગ પણ સંતોષકારક જ નિવડવાં જોઈએ. આગગાડીના સંબંધમાં વસ્તુસ્થિતિ જો ઉપર વર્ણવી તે પ્રમાણે હોય, તો ચોક્કસ એટલું ફલિત થાય છે કે, ક્યાંક સડો પેસી જવા પામ્યો છે.

આગગાડીના રસ્તાઓના વિષયનો નિષ્ણાત હોવાનો હું દાવો રાખતો નથી. એવા નિષ્ણાતો બીજા દશે, પરંતુ અમેરિકાની અંદર, એવા નિષ્ણાતોના એકત્રિત જ્ઞાનની સહાયથી, હાલ આગગાડીના રસ્તાના પ્રશ્નની જે છણાવટ થતી જોવામાં આવે છે, તે ઉપરથી એવા જ્ઞાનની ઉપયોગીતા માટેનું મારું જ્ઞાન જરા ચલિત થતું નાય

છે. મારી ફરિયાદ એ જ છે કે જે માણસો આગગાડીના રસ્તા સંબંધી વ્યવહારિક જ્ઞાન ધરાવે છે તેઓ એ રસ્તાઓનો વહિવટ કરનાર પૈકીમાંના નથી હોતા.

આગળના એક આર્થિક સવલતોના પ્રકરણની અંદર કહેવાઈ ગયું છે તે પ્રમાણે, વગર વિચારે, પૈસા ઉછીના લીધે જવાની પદ્ધતિ અંતે તુકસાનકારક જ નિવડે છે. વ્યવસ્થાની ખામીઓ પૂરી કરવા માટે, જે આ રીતે છૂટથી ઉધાર નાણાં લે છે તે પોતાની ખામીઓ સુધારી શકવાને બદલે, ઉલટી વધારે ખામીઓની પરંપરાનો બોબો જ ઉપાડે છે, એમ માનવું. આપણી રેલ્વેના વ્યવસ્થાપકોને નાણાં ઉધાર લેવાની ફરજ પડી છે, કારણ રેલ્વેની સ્થાપનાની શરૂઆતથી જ તેઓ સ્વતંત્ર વ્યવસ્થાકો તરોકે રહ્યા જ નથી. રેલ્વેની વ્યવસ્થાનું દોરી સંચાલન પહેલેથી જ એકર-ચરાફના હસ્તક સોંપાયલું છે, નહીં કે આગગાડીના રસ્તાના સ્વતંત્ર અને સામાન્ય જાણકારના હાથમાં. જ્યારે તેની સાખ ઊંચી હતી ત્યારે નવાં બોન્ડો કાઢીને, અને એ જામિનગિરિઓ ઉપર સદા ચલાવીને, વધારે પૈસા એકઠો કરવામાં આવતો હતો, નહીં કે સામાન્ય જનતાની તેટલી વધારે સેવા કરીને. વળી પોતાની કમાણીનો ધણો થોડો જ ભાગ તેની પોતાની મિશ્કતોની સુદૃઢતા પાછળ ખર્ચવામાં આવ્યો છે. આને લીધે યુનાઈટેડ સ્ટેટ્સની અંદર એવી એકઠે આગગાડીના રસ્તાની ચોજના નહીં હોય, કે જે એકાદી વખત, નળણી પડી, ફડચામાં ગયેલી નહીં હોય.

સરાફનો કુદરતી સાંચીદાર વકીલ ગણાય છે. ચરાફોની માફક વકીલો પણ ધંધાના સંબંધમાં કાંઈ જ જ્ઞાન ધરાવતા હોતા નથી. કાયદાની હદમાં રહીને, કાયદાને પોતાની મતવળાનુસાર ફેરવી શકાય, અગર તેની કલમોના નિરૂપણને ઘટાવી

શકાય, એવી રીતે જે ધંધો ચાલતો હોય છે તે સારી રીતે જ ચાલતો હોય છે, એમ તેઓ કહે છે. નિયમોને આધારે જ તેઓ પોતાનું જીવન જીવે છે. શરણેએ વ્યવસ્થાપકોના હાથમાંથી આર્થિક વ્યવસ્થા પોતે લઈ લીધી. તેઓએ વળી વકીલોને દાખત્ર કર્યાં. એ જોવાને માટે કે, કાયદાનો ડોક ધણુ ઠેકાણે ભંગ થતો હોય તો, તે ધણુ કાયદાની હદમાં રહીને થાય છે કે કેમ-અને આ રીતે મોટાં મોટાં કાયદાની સલાહ માટેનાં ખાતાંઓ ઉભાં થયાં. સામાન્ય સમજણના નિયમો અને સંજોગોને ધ્યાનમાં રાખીને કામ-કાજ લેવાવાને બદલે, કાયદાની સલાહ પ્રમાણે ડગલે ને પગલે કામ લેવું પડતું. સંસ્થાના વ્યવસ્થાના એકે એક ભાગમાં નિયમોની ધરેડ ફેલાઈ ગઈ. ઉપરથી વળી રાજ્યના કાનુનોની ઝંડી વરસી રહી, એટલે આપારે માત્ર નિયમો અને ધારાધોરણના વમળની અંદર જ રહેવેની વ્યવસ્થાનું આપું' એ ડોકડું ધુંચવાઈ રહેલું જોવામાં આવે છે. આ એક મુશ્કેલી છે. ધંધો કાયદાના નિયમોથી કદી ચાલી શકે જ નહીં.

‘ધી ડૉટ્ટાઈડ ટાલેડો એન્ડ આયન્ટન રેલ્વે’ની યોજનાના અનુભવ ઉપરથી, શરારી અને કાયદાની ચુંગાલમાંથી છૂટા રહેવાથી શા લાભાલાભ થાય છે તે જાણી લેવા અમને સંપૂર્ણ તક મળી હતી. ‘રીવર રુન’ ઉપરના અમારા કારખાનાંની સુધારા વધારા કરવાની બાબતમાં એ અમને નડતર-કર્તા હોવાથી, અમે એ આપ્તી એ રેલ્વે ખરીદી લીધી. મૂડી રોકાયત્તી રહે અને નફો મળતો રહે એ આશયથી, અગર તો અમારા ઉદ્યોગોના નવા ક્ષેત્ર વિસ્તારના આશયથી, અગર તો તેને ઐશ્વર્યતા અર્પતી તેની સ્થિતિને લઈને, અમે એ રેલ્વે ખરીદી જ નહોતી. તેની સ્થિતિની ઐશ્વર્યતાનું ‘બાન અમાગ ખરીદી પછી જ લોકોને થયું. એ મુદ્દો જો કે અત્રે જરૂર વગરનો છે. અમે તો અમારી-યોજનાઓમાં ડખત્રરૂપ થાય એવું

લાગવાથી જ, એ રેલ્વે ખરીદી લીધી હતી. ખરીદ્યા પછી તેની સાથે અમારે કાંઈક કરવાનું તો આવે જ. ઉત્પાદનીય સાહસ તરીકે તેને ચલાવવી, એજ એક અમારું કર્તવ્ય થઈ રહ્યું, તેને માટેના ખાસ પ્રયત્નો હજી કાંઈ એવા અમે કર્યા નથી, અને ખીજી દરેક રેલ્વે કેવી રીતે ચલાવવી જોઈએ તેનો નમુનેદાર દાખલો રજુ કરવા માટે પણ તે કાંઈ ઉભી કરવામાં આવી નથી. ઓછામાં ઓછા ખર્ચે, વધારેમાં વધારે સેવા આપવાના નિયમને અમલમાં મુકવાથી, રસ્તાની ખર્ચની બાબત કરતાં આવકની બાબતમાં વધારો થયો છે, એ વાત ખરી છે, છતાં અમને એવું કહેવામાં આવે છે કે અમે જે જે ફેરફારો દાખલ કરેલા છે તે બધા ક્રાંતિકારક છે, ને રેલ્વેની વ્યવસ્થાને સામાન્ય રીતે લાગુ પાડી શકાય નહીં એવા છે. અંગત રીતે મારો અભિપ્રાય એવો છે કે અમારી નાની લાઈનની રેલ્વેમાં અને ખીજી મોટી લાઈનોની રેલ્વેમાં કાંઈ તફાવત નથી. અમારા પોતાના કામકાજની અંદર અમને હંમેશાં માણુમ પડ્યું છે કે, જો આપણા સિદ્ધાંતો ખરા હોય છે તો, તેને અમલમાં મુકવાના ક્ષેત્રનો વિસ્તાર નાનો હોય કે મોટો તેનો બહુ સવાલ રહેતો નથી. તે તો સરખી જ રીતે લાગુ પડવાના.

‘ધી ડ્રૉઇટ ટોલેડો એન્ડ આયન્ટન રેલ્વે’ની વ્યવસ્થા લગભગ વીસ વર્ષ પહેલાં કરવામાં આવી હતી, અને તે પછી દર થોડાં થોડાં વર્ષને અંતરે તેની વ્યવસ્થામાં ફેરફાર થતો રહ્યો છે. છેલ્લામાં છેલ્લો એવો ફેરફાર ૧૯૧૪ માં કરવામાં આવ્યો હતો. ત્યાર પછીના મહાન યુદ્ધ અને ફૅડરલ બંધારણને લીધે ફરી વ્યવસ્થામાં વિશેષ પડ્યો. રસ્તા કેજક માર્શલ લાંબો છે. પર માર્શલની શાખાઓ છે. ખીજાં રસ્તાઓ ઉપર થઈને જપં માર્શલનાં વિસ્તાર સુધી જઈ શકવાનો હક્ક છે. મૂખ્ય મૂખ્ય ધોરી રસ્તાઓને વટાવીને તે જાય છે, અને તેથી સામાન્ય ધંધાની દૃષ્ટિએ તે રસ્તા

પૈસો પેદા કરાવરાવે એવો છે. અને થયું છે પણ તેજ પ્રમાણે. પરંતુ તે નફો ઘરાફેને ખવડાવેલો જણાય છે. ૧૯૧૩ માં એક માધ્યમના વિસ્તારે ચોક્કસ મૂદી ૧ લાખ ૫ હજાર ડૉલર જેટલી હતી. એ રસ્તાની આવી સદ્દર મૂદીના જોરે અધા મળીને બીજા કેટલા પૈસા હિમા કરવામાં આવ્યા હશે એ કુંજાણુતો નથી. પરંતુ એટલું તો ચોક્કસ જાણું છું કે ૧૯૧૪ માં, જ્યારે તેની ફરી વ્યવસ્થા કરવામાં આવી ત્યારે, તેનાં બેન્ડ ધારણ કરનારાઓને તિજોરીમાં લગભગ ૫ લાખ ડૉલર જેટલી રકમ ભરી દેવાની ફરજ પડી હતી. અને અમે ૫ લાખ ડૉલરની કિંમતેજ એ આખો રસ્તો વેચાણ રાખી લીધો. તે વખતે લગભગ ૭૦ લોકોમોટીવ્ઝ (એન્જીનો), ૭૭ મુસાફરો લાવલક્ષ્મ કરવાની ગાડીઓ, તેમજ ૨૮૦૦ માત્ર લાવલક્ષ્મ કરવાની ગાડીઓ-એટલા માત્રનો જથ્થો એ રસ્તાના અંગનો હતો. એ બધો જથ્થો નફા ખરાબ સ્થિતિમાં હતો, અને એનો વધારે મોટો ભાગ તો ચાલી શકેજ નહીં એવી સ્થિતિમાં હતો. બધાં મકાનો ગંદાં, રંગરોગાન વગરનાં, અને જિંજીર થઈ ગયા જેવાં હતાં. રસ્તાનો ભાગ સાધારણ ધૂળમાટીના કરતાં રહેજ ઠીક, પરંતુ રેલ્વેના વપરાશને તો લાયક હતોજ નહીં. બગડેલા માત્રને સુધારવા માટેની કુકાનોની અંદર જરૂર કરતાં વધારે માણસો રોકાયેલાં હતાં, જ્યારે યંત્રો જરૂર કરતાં ધણાં ઓછાં રાખવામાં આવેલાં હતાં. કુંકામાં, વસ્તુતઃ દરેક ક્રિયાની અંદર વધારેમાં વધારે પ્રમાણનો વ્યય થતો જણાતો હતો. કારોબારી અને વ્યવસ્થાપક ખાતાંઓ ઉપરાંત, ધણા મોટા પ્રમાણનું કાયદાની સલાહનું ખાતું પણ કારબાર ચલાવી રહ્યું હતું. આ એકલા કાયદાની સલાહના ખાતાની અંદર જ એક મહીને ૧૮૦૦૦ ડૉલર જેટલા ખર્ચાતા હતા.

૧૯૨૧ ના માર્ચ માસમાં અમે આ રસ્તો અમારા હસ્તક લઈ લીધો. અમે તેની વ્યવસ્થાને માટે પણ ઔદ્યોગિક સિદ્ધાંતો લાગુ

પાડવાનું શરૂ કર્યું. કારોબારી ખાતાની ઝાંપ્રીસનું ખર્ચ બંધ કરી, વ્યવસ્થાપક ખાતાના એક માણસને તે કામ સોંપી દીધું. કારોબારીની સાથે કાયદાની સલાહનું ખાતું પણ કાઢી નાખ્યું. આગગાડીના રસ્તાઓની વ્યવસ્થાના સંબંધમાં એવા બધા દાવાદુવીઓની કાંઈ જરૂર નહોતી. વર્ષો સુધી પડી રહેલા હિસાબો અમારા માણસોએ સપાટાબંધ કરી બધું રીતસરનું કરી નાખ્યું. અત્યારે એ બેણું દેણુંના સમાધાનને માટેના કાયદાની સલાહને માટે માસિક ૨૦૦ ડોલર કરતાં બાંધે જ અમને વધારે ખર્ચ આવે છે. જરૂર વગરની ઝાંપ્રીસની ધરેડોને છોડી દેવામાં આવી હતી, અને આજસુધી જે ૨૭૦૦ માણસોનું પગાર પત્રક રસ્તાના સંબંધમાં થતું હતું તેને બદલે હવેથી તે ૧૬૫૦ માણસોનું બનવા માંડ્યું.

અમારી સામાન્ય નીતિ અનુસાર, કાયદાથી જરૂર ન હોય એવી બધી ઝાંપ્રીસો અને એવાં બધાં મોટાં મોટાં નામો અમે બંધ કર્યાં. સામાન્ય રીતે રેલ્વેની અંદર જે વ્યવસ્થા હોય છે તે ઘણી કડક હોય છે. અત્યુક અધિકારીઓની પરંપરામાં થઈને જ કાંઈ પણ સંદેશાને પસાર થવું પડે છે, અને પોતાના ઉપરી પાસેથી રૂપિયા હુકમો મેળવ્યા સિવાય, કાંઈ પણ કામ કોઈ કરી શકતું જ નથી. એક દિવસ સવારમાં વહેલા હું બહાર નિકળ્યો અને મેં બાગી જતી આગગાડો જોઈ. તેમાંથી વરાળના ધુમાડા નિકળી જતા હતા અને બધા ઉપડવાને તૈયાર હતા, પરંતુ અડધા કેનાકથી તે હુકમ મેળવવાની રાહ જોઈ ઉભુ રહ્યું હતું. અમે ત્યાં ગયા અને એ હુકમો આવે તે પહેલાં સમારકામ કરી નાખ્યું. હુકમોની રાહ જોવાની ટેવવાળાને આ જરા મુશ્કેલ પડ્યું. પ્રથમ તો માણસો જવાબદારી પોતાને માથે લેવાને ખીતા હતા. પરંતુ અમે જેમ જેમ એ પ્રમાણે કામ લેતા ગયા, તેમ તેમ કામ કરનારાઓને એ રિવાજ પસંદ પડી ગયો, અને હવે તો કોઈ પણ માણસોને દૂર જોઈને મર્યા-

દાના વર્તુલમાં ગોંધી રાખવામાં નથી આવતી. દિવસના ૮ કલાક કામ કરવાને માટે, માણસને પગાર આપવામાં આવે છે અને તે ૮ કલાક દરમ્યાન તેણે કામ આપવું જ નોંધાયે. જો તે ઇજન અલાવનાર હોય, અને ચાર કલાકમાં ગાડી દોડાવવાનું કામ પુરું કરી નાખે, તો બાકી રહેલા ચાર કલાક દરમ્યાન બીજું જે કાંઈપણ કામ કરવાની જરૂર જણાય, તે તેણે આપવું જ નોંધાયે. ૮ કલાક કરતાં વધારે વખત કામ કરે, તો તે વધારે વખતના તેને કાંઈ પૈસા આપવામાં આવતા નથી-બીજા દિવસના કામ કરવાના કલાકોમાં તે દિવસના વધારા કલાકો તે બાદ કરી શકે છે, અગર તેને બચતમાં રાખીને કોઈ વખત આખોયે દિવસ કામ વગરનો પસાર કરી શકે છે, અને છતાં પોતાનો પગાર મેળવી શકે છે. અમારો ૮ કલાકનો રોજ, એટલે ૮ કલાક કામ કરવાનો જ દિવસ તે કાંઈ પગાર ગણાવાના ધોરણ રૂપ નથી લેખાતો.

મજૂરીનો ઓછામાં ઓછો દર દિવસના ૬ ઝંઝરનો છે. વધારાના માણસો બિલકુલ રાખેલા નથી. ઑફિસોમાં, દુકાનોમાં અને રસ્તા ઉપરના કામમાં અમે માણસો ઓછાં કરી નાખ્યાં છે. આપારે એક દુકાનની અંદર, પહેલાં જેટલું કામ પદ માણસો કરતાં હતું તેના કરતાં ૨૦ માણસો હોય છે પણ કામ વધારે આપે છે.

રસ્તાનું બધું કામ નવેસરથી કરવા માંગ્યું છે, વધારું પણ છે. કેટલાક વધારે માછલોના રસ્તા ઉપર નવા પાટા નાંખેલા છે. એન્જનો જે બગડેલાં હતાં તે બધાં, અને ત્રીજા બધા માત્ર, અમારી પોતાની દુકાનોમાં નજવા ખર્ચની અંદર, નવા જેવો કરી મુક્યો છે આ કરતાં અમને જણાયું કે પહેલાં જે બધા માત્ર દેવામાં આવ્યો હોય તે દરબાનનો, અગર તો જે ઉપયોગને માટે દેવામાં આવ્યો હોય તે ઉપયોગને લાયક ન હોય એવો, જ હતો.

હવે સારો માત્ર ખરીદ કરવાથી, તથા કેઈ પણ ઠેકાણે દુર્વ્યય થતો નથી એ જોતા રહેવાને લીધે, બિલકુલ અમે, કેટલાક પૈસાનો ખચાવ કરી શકીએ છીએ. માણસો પણ એ ખચાવની નીતિને સહાનુભૂતિપૂર્વક સહાય આપે છે. જે સ્ત્રીજનો ઉપયોગ થઈ શકે એમ હોય તે તેઓ વ્યર્થ, જવા દેતા નથી. મતલબ કે, અમારી એવી કમાણીમાંથી તે કમાણીમાંથી જ બધું કરવામાં આવે છે. અમારી નીતિનો એ સિદ્ધાંત છે.

વખતસર અને ઠેક ગાડીઓ દોડવી જ જોઈએ. માલ લાવ-લઈજન કરવાની ગાડીઓનો વખત પ્રથમ કરતાં કુલ જોડશે. ઓછો કરી નાખવામાં આવ્યો છે. પહેલાં માત્ર ઠેક ફિવાડેશિયા કે ન્યુ યૉર્ક પહોંચતાં ૮ થી ૯ દિવસ લાગતા હતા. હવે માત્ર ૩૬ દિવસ જ લાગે છે. સેવા કરવાની ધગશ, એ આ વ્યવસ્થાનું કારણ ગણી શકાય.

ખોટને અમે નફામાં કેવી રીતે ફેરવી નાખી શક્યા, તે સંબંધમાં ઘણા ઘણા ખુલાસાઓ રજુ કરવામાં આવે છે. મને એમ કહેવામાં આવે છે કે એનું કારણ ફોર્ડના ઉદ્યોગોનો બધો માલ એ રસ્તે લાવલઈજન કરવામાં આવે છે તે છે. આ કાન્યુ ખરી રીતે વ્યાજખી નથી. પહેલાં કેટલાંય વર્ષો સુધી આજ રસ્તે અમે અમારો માલ લાવલઈજન કરતા હતા, કારણ આ રેલ્વેની જગ્યા અમને ઘણી સગવડભરી પડતી હતી; પરંતુ માત્ર પહોંચતાં અને પહોંચાડતાં એટલી બધી તે વખતના વ્યવહારમાં દીલ થતી હતી, કે તેથી કરીને ઘણા પ્રમાણમાં અમે તે સગવડનો લાભ લેવાનું સલાહ બરેલું માનતા ન હતા. અમે માનીએ છીએ કે આવા પ્રકારની દીલ આપણા કામ કરવાની પદ્ધતિમાં કાંઈક ખામી છે એજ ખતાવે છે. અને એ વસ્તુચિંતિનું એકદમ અન્વેષણ કરવું જ જોઈએ. ધંધો કરવાનો ઉત્તમ માર્ગ તો એ છે.

સામાન્ય રીતે આગગાડીના રસ્તાનો વહેવાર પડી ભાગ્યો છે, અને જો ધી ડેટ્રાઇડ ટેલેટો એન્ડ આયર્નની કાર્યપદ્ધતિ એ સામાન્ય વહિવટનું ધોરણ રજુ કરતી હોય, તો એ વ્યવહાર પડી ભાગે તેમાં અમને કાંઈજ નવાઈ લાગતી નથી. આ રીતે એ પડી ભાગવાનું કારણ માત્ર એકજ છે, અને તે એ કે બજારમાં પૈસાની કમાણી કેવી રીતે કરાવે, એજ દ્રષ્ટિબિંદુથી આ વ્યવહાર આજસુધી ચલાવવામાં આવ્યો છે, નહીં કે સમગ્ર જનતાની સારામાં સારી સેવા કેવી રીતે સરળતાથી ઉઠાવી શકે, એ દ્રષ્ટિબિંદુથી.

યુનાઇટેડ સ્ટેટસની અંદર રેલ્વેને રસ્તે લાવલઈજ કરવાની પદ્ધતિની પહેલવહેલી શરુઆત કરવામાં આવી, ત્યારે એકોને તેના ઉપયોગથી વાકેફ કરવાના હતા. તેમજ તેને ધંધાની દૃષ્ટિએ દાર-સ્થિતિમાં પણ રાખવાની જરુરિયાત હતી. પરંતુ ધંધાના ઇતિહાસની અંદર એક ખરાબમાં ખરાબ વખતે આની શરુઆત થવાને લીધે ધણી એવી અનિચ્છનીય કાર્યપદ્ધતિઓએ તેના ઉપર પૂરતી અસર જમાવી દીધી. રેલ્વેએ, સૌથી પ્રથમ, લાવલઈજ કરવાની જે ખીજ પદ્ધતિઓ અસ્તિત્વમાં હતી તેને બધાને ગુંગળાવી મારવાનો આરંભ કરવા માંડ્યો.

બીજો દોષ એ હતો કે, માલને જેમ અને તેમ લાંબો વખત રસ્તામાં રખાવવો અને ધારેલી જગ્યાએ પહોંચાડવામાં વિલંબ કરવો. એક વખત એવો હતો કે જ્યારે રેલ્વેને રસ્તે લાવલઈજ કરવી તે ખુસાફરી કરનાર જનતાની, તેમજ માલ બનાવનાર અને વેપાર કરનાર જનતાની, સેવા કરવાના સાધન તરીકે ગણવામાં આવતી ન હતી. ઉલટું, વેપાર ધંધાને કમાણી કરાવી આપનાર સાધન તરીકે, રેલ્વેને અંગિકાર કરવામાં આવતી હતી. આવા એક પ્રકારની મૂર્ખતા ભરેલી માન્યતાના સમય દરમ્યાન, જે

જગ્યાએથી માલ ચઢાવવામાં આવતો હોય ત્યાંથી તદ્દન સીધા માર્ગ-વ્યવહારે તેને પહોંચાડવાની જગ્યા ઉપર સ્થાના કરવો, એ રેલ્વેના રસ્તાનો લાભકારક ઉપયોગ કર્યો એમ ગણવામાં આવતું ન હતું, પરંતુ જેટલાં લાંબા વખત સુધી, રસ્તામાં તે કુટાય તેટલો વખત કુટાવવો, લાંબામાં લાંબા માર્ગ-વ્યવહારે થઈને મોકલવો, તે લાંબાની જોડેની બીજી સંયોજિત લાંબાને પણ પોતાનો નફો ખવરાવવાની વૃત્તિ રાખવી, અને જનતાને પૈસા ને વખતના વ્યયની અગવડતા વેઠાવવી-એ બધું રેલ્વેના માર્ગ-વ્યવહારની ઉત્તમ રીતે વ્યવસ્થા કરવામાં ખપતું. હાલ પણ આ વસ્તુ-સ્થિતિ પૂરેપૂરી તો નાબુદ થઈ નથી જ.

આ રેલ્વેના માર્ગ-વ્યવહારની નીતિએ આપણા આર્થિક જિવનમાં જો કાંઈ મોટો ફેરફાર આવ્યો હોય તો તે એ છે કે, તેને લાંબા, ટેટલીક પ્રવૃત્તિઓ કેન્દ્રિભૂત થઈ છે. એમ થવું જરૂરનું હતું, મોટે થઈ છે, એમ કહેવાનો આશય નથી, પરંતુ રેલ્વેના માર્ગ-વ્યવહારનો ધંધો બમણો તેને લાંબા વધ્યો છે, તેથી થઈ છે. દાણા લાવવઘન કરવાના કામનો દાખલો લઈ વિચારીએ. જાહેર ખજાનો વાંચનાર દરેક જણ જાણે છે કે આ દેશની લોટ દળવાની મિલો ક્યાં આવેલી છે. તેમ તેઓ એ પણ જાણે છે કે આ મોટી મિલો યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સના જે ભાગોમાં દાણા પુષ્કળ પાકે છે તે ભાગોમાં આવેલી નથી, એટલે દાણાનો મોટો જથ્થો, હજારો વેગનો ભરેલો, નકામો જ લાંબા ડેકાણે અટવાઈ રહે છે, અને ત્યાંથી પછી લોટના રૂપમાં, ઘણે દૂર દૂર, જે ભાગોમાંથી દાણા આવેલા હોય તે ભાગોમાં પાછો મોકલવામાં આવે છે. આ પ્રયોગથી દાણા ઉગાડનાર માણસોને, અગર બીજા કોઈને કરો જ ફાયદો થતો નથી, ફાયદો થાય છે માત્ર એ ધંધાનો જેણે ઈજારો રાખ્યો હોય એવી મિલોને, તથા રેલ્વેને. દેશના વ્યાપાર ધંધાને સહેજ પણ મદદરૂપ નિવડ્યા સિવાય

રેફરેન્સો માર્ગવ્યવહાર આ રીતે પોતાને માટે મોટો એક ધંધો ખેડી શકે છે. એને પોતાને માટે, એ ધંધો ઘણો ઉત્તમ છે. પરંતુ ધંધાદારીને, માટે એ ધંધો તદ્દન નુકસાનકારક થઈ પડે એમ છે. આ માત્ર લાવલકષ્ટ કરવાના ધંધાના બે કાંઈ પણ પ્રશ્ન ઉપર ઓછામાં ઓછું ધ્યાન અપાવું હોય તો તે આ માર્ગમાં થતી નાહકની અટકાયતનો પ્રશ્ન છે એનો બે ધરાગર ઉકેલ લવાય તો દેશના ધંધામાં પણ આગાદી લાવી શકાય.

પરંતુ મારું તો માનવું એવું છે કે જ્યાં જ્યાં શક્ય હોય, ત્યાં ત્યાં વિભિન્નતા દાખલ કરવી. જંગી લોટની મિલો એક ડેકાણે કેન્દ્રિભૂત કરવા કરતાં, જ્યાં જ્યાં દાણા પાકતા હોય ત્યાં ત્યાં અધે નાની નાની મિલો ઉભી કરી દેવાની ખાસ જરૂર છે. જ્યાં શક્ય હોય ત્યાં, જે જગ્યા કાચો માત્ર ઉત્પન્ન કરે છે તે જ જગ્યાએથી છેવટનો તૈયાર થયેલો માત્ર નિકળવો જોઈએ. દાણા જ્યાં પાકતા હોય ત્યાં જ તેનો લોટ દળાવો જોઈએ. રૂનાં ખેતરો જ્યાં હોય ત્યાં જ તેની મિલો ઉભી કરવી જોઈએ. આ કાંઈ ક્રાંતિકારી કે નવો વિચાર નથી. એક રીતે કહીએ તો એ ઉલટો પુરાણો વિચાર માત્ર નવા લેખાસમાં જ મુકાયેલો છે. આપણી જનતાની જુદી જુદી જાતો સ્વયં નિર્ભર થવી જોઈએ. રેફરેન્સ માર્ગે લાવલકષ્ટ કરવાની પદ્ધતિ ઉપર વધારા પડતો આધાર રાખી અસહાય જેવા ધર્મ રહેવાની જરૂર નથી. પોતે જે ઉત્પાદન કરતા હોય તે જ વડે પોતાની જરૂરિયાતોને પહોંચી વળવાનું ધ્યેય તેમણે રાખવું જોઈએ, અને તેમ કરતાં જે કાંઈ વધે તે મહાર મોકલી દેવું જોઈએ. પરંતુ આ પ્રમાણે તો ત્યારે જ કરી શકે કે જ્યારે કાચા માત્રમાંથી પોતે પોતાની મેળે તૈયાર થયેલો માત્ર કાઢવાને શક્તિમાન હોય. આમાં બે વ્યક્તિગત સાદસ સફળ થાય એમ ન હોય, તો ખેડૂતોએ અંદર અંદર સહકાર સાધી, તે સાદસ અપનાવવું જોઈએ. ખેડૂતો

આજે જો કોઈ પણ મોટામાં મોટા અન્યાય થતો હોય, તો તે એ છે કે, જે માલ તે પોતે ઉત્પન્ન કરે છે તેનો વેપાર ખેડવાનું તે તેના પોતાના હાથમાં ન રહેતાં, તેણે તો પોતાનો માલ એવાઓને વેચવો પડે છે કે જેઓ પછી તેને બજારમાં વેપાર અર્થે બહાર કાઢે છે. જો ખેડુત જાતે જ પોતે પકવેલા ફાણાનો ભોટ કરી શકતો હોય, તો તેના માલનો તેનો પૂરેપૂરો નફો મળી રહેશે એટલું જ નહીં, પરંતુ પોતાની પડોશની જાતિઓને પણ કાંઈક અંશે સ્વાવસર્થી બનાવી શકશે. આ વસ્તુસ્થિતિ વ્યાજબી અને અમલમાં સુકી શકાય એવી છે, એટલું જ નહીં, પરંતુ તે પ્રમાણે કરવાની મોટામાં મોટી જરૂરિયાત હવે હોય ચલેલી છે, તેમ જ ધણે ઠેકાણે એ પ્રમાણે થાય પણ છે.

કુદરતનો એ એક અબાધિત નિયમ છે કે જે ધંધો બીજાની સેવા કરતો નથી, તે જતે દહાડે, તેની પ્રાથમિક આબાદીનો ક્ષય અનુભવ્યા વગર ગ્રહી શકતો નથી.

‘ધી ડ્રૉપ્ટ ટૉલ્ડેઝ આયન્ટ્સ’ના કામકાજ ઉપરથી અમને જણાયું છે કે, અમારી સર્વદેશીય નીતિ અનુસાર, દરોમાં કાપકુપ કરવાથી, અમે અમારો ધંધો વધારી શક્યા છીએ, વધારે કામકાજ મેળવી શક્યા છીએ. અમે કેટલીક કાપકુપો કરી, પરંતુ આંતર રાજકિય વ્યાપારી કમિશને તે અંબુર રાખી નહીં. એવા સંજોગોની અંદર, રહેલો માર્ગ-વ્યવહારને ધંધાની દૃષ્ટિથી ચર્ચવાયા શો અર્થ સરે એમ છે ! અગર તો તેને એક સેવાના પ્રકાર તરીકે ગણી, તેના ઉપર લંબાણ કરવાનું પણ શું પ્રયોજન છે ?

પ્રકરણ ૧૭ મું.

સામાન્ય બાબતો.

વિશાળ દષ્ટિ અને ઊંડી સમજણના વિષયમાં, ડોઝપણ માણસ દોમસ એ. ઍડિસનને ટપી જાય એવો નથી. ઘણાં વર્ષો પહેલાં-લગભગ ૧૮૮૭ માં અગર તે અરસામાં-જ્યારે હું ધી ડ્રૉઈટ ઍડિસન કંપની સાથે હતો ત્યારે હું એમને પહેલવહેલો મળેલો. ઍટલેટિક ચેરની અંદર, વિજળિના કામ કરનારાઓએ એક મહાસભા બરી હતી. અને વિદ્યુતશાસ્ત્રમાં અગ્રગણ્ય ગણાતા ઍડિસને તેની અંદર એક સુંદર બાપણ આપ્યું હતું. હું તે વખતે મારા ગેસના બળથી આક્રમક ઇજીનની સાથે કામ કરી રહ્યો હતો, અને મારા ઘણાખરા મિત્રો મને કહેતા હતા કે આમાં ગાળેલો મારો બધો વખત નકામો જવાનો છે. આ દીકાઓએ મારા ઉપર કશી જ અસર કરી નહોતી. હું તો સંપૂર્ણ ઉત્સાહથી એ જ કામ પાછળ મંડ્યો રહ્યો. પરંતુ ઍડિસન જેવા વિદ્યુતશક્તિના ધુરંધર નિષ્ણાતની સાથે એક જ આરડીમાં હું હોવાથી, મને સ્કુરણા થઈ કે એઓ મહાશયનો મારો અભિપ્રાય જાણવો, કે વિદ્યુતબળ એજ શું બલિષ્ઠમાં એક બળ માત્ર તરિકે કાયમ રહેનાર છે. એટલે, ઍડિસને તેમનું બાપણ પૂરું કર્યું કે તરત જ, ક્ષણભર એકજા મેં તેમને પકડી પકડી, વાતો કરવાની તક મેળવી લીધી. મેં તેમને મારા કાર્યની માહિતી આપી.

તેમને મારી વાતમાં એકદમ રસ પડતો લાગ્યો. નવું જાણવાના દરેક પ્રયત્નની અંદર તેમને રસ પડતો. અને તેમણે મને નીચે પ્રમાણે જવાબ આપ્યો:—

‘હા, જે ડોઝ હલકા વજનનું એન્જિન, જિંઝા પ્રમાણનું

બળ પુરુ પાડે, અને આપમેળે ચાલે, એવું વિકસાવી શકશે, તેને માટે બાવિ ઉત્ત્વળ છે. એક જ પ્રકારનું બળ દેશનું બધું કામ પુરુ પાડી શકે તેમ નથી. વિદ્યુતશક્તિ શું કરી શકે, તે આપણે હજી જાણતા નથી, પણ એટલું તો હું અવશ્ય માનું છું કે તે બધું જ કામ તો નહીં જ કરી શકે. તમે જે એન્જિન પાછળ કામ કરી રહ્યા છો તે ક્યેં જાઓ. જે ધમ્છો છો તે જો તમે તેનાથી મેળવી શકશો, તો તેને માટે હું ઘણું સુંદર અને મહાન બાવિ જોઈ શકું છું.’

આવી માન્યતા ધરાવવી એ એંડિસનને લાયક જ હતી. તે વખતે ઊગતા ઉછરતા વિજ્ઞાનીના ઉદ્યોગની અંદર, એ એક મહાન વ્યક્તિ હતા. એ ઉદ્યોગમાં કામ કરતા બીજા સાધારણ દરજ્જાના માણસો વિદ્યુતશક્તિ સિવાય બીજું કંઈ જ જોઈ શકતા ન હતા. પરંતુ તેમના નાથક એંડિસનને સ્પષ્ટ દેખાતું હતું કે, દેશનું બધું કામકાજ કરવાને માટે, એક જ શક્તિ કદી પૂરી થઈ શકશે નહીં. હું માનું છું કે આવા દુરંદેશિપણાને લીધે જ, તેઓ, એ ઉદ્યોગમાં, એક સમર્થ નેતા તરીકે દેખાતા હતા.

એંડિસનની સાથેની મારી પહેલી મુલાકાત આવી હતી. સાર-થઈ ઘણાં વર્ષો સુધી અમે એકબીજાને મળ્યા ન હતા. પરંતુ તે દરમિયાન મારા મોટર યંત્રનો વિકાસ થયો હતો, અને તેનું ઉત્પાદન પણ થતું હતું. એટલે, ત્યારે અમે પછી મળ્યા, ત્યારે એમને અમારી પ્રથમ મુલાકાત સંપૂર્ણપણે યાદ હતી. તે પછી તો અમે એકબીજાને વારંવાર મળ્યા છીએ. એ મારા ગાદ મિત્રોમાંના એક છે. અને અમે બન્નેએ ઘણા સ્વતંત્ર વિચારોની આપ લે કરેલી છે.

તેમનું જ્ઞાન સર્વદેશીય છે. દુનિયા ઉપરના દરેક વિષયની અંદર તેઓ રસ લે છે, અને જ્ઞાનની મર્યાદાને તેઓ સ્વિકારવા તૈયાર નથી. બધું જ શક્ય છે, એમ તેઓ માને છે. તેની સાથે

સાથે તે અવ્યવહાર નથી બનતા. ધીરે ધીરે પોતાના પ્રયત્નમાં તે આગળ વધે છે. અશક્ય વસ્તુ આપણે એને કહીએ છીએ કે જેને મેળવવાનું જ્ઞાન આપણને અમુક એક તકે હોતું નથી, એમ તેઓ માને છે. અને જેમ જેમ આપણે જ્ઞાન એકઠું કરતા જઈએ છીએ, તેમ તેમ એ અશક્યને જિતી લેવા માટે આપણે આપણી શક્તિ વધારતા જઈએ છીએ. અશક્યને પણ શક્ય બનાવવાને માટે આ જ એક રસ્તો વ્યાજબી છે. બીજો અલગ ઉ રસ્તો એ છે કે, પ્રયત્ન એકલો જ તે પ્રમાણે કરવો, પરંતુ જ્ઞાન એકઠું કરવાની મહેનત કરવી નહીં. એડિસન પોતે ખરેખર દુનિયાના એક મોટામાં મોટા વિજ્ઞાનશાસ્ત્રી છે. તે ઉપરાંત, તે રચનાત્મક, અને સારી રીતે વ્યવસ્થા રાખી શકે એવી, યુદ્ધિ ધરાવનાર પણ છે. તેણે માત્ર ખાલી આભાસો જ કલ્પેલા છે એમ નથી, પરંતુ તેને વસ્તુતઃ સત્યવસ્તુ તરિકે ખરા પાડ્યા છે. માણસો અને કામ-કાળેની એમણે એટલી હદ સુધી સુંદર રીતે વ્યવસ્થા કરેલી છે કે જે સાધારણ રીતે, એક શોધકને માટે, નવાઈ ઉપજાવે એવું છે. જે કે મૂખ્યત્વે કરીને તેઓ ધંધાદારી માણસ નથી જ, છતાં માત્ર જરૂરિયાતના જોરે, તેઓ ધંધાદારી તરીકે પણ સફળ નિવડ્યા છે. એડિસન એવું મગજ ધરાવે છે કે, જે કાર્ય કરવા તમ્મ તેઓ લક્ષ આપે છે, તે કંવા તેઓ સમર્થ થાય જ. વસ્તુઓની આરપાર જોઈ શકવાની તેઓ દ્રષ્ટિ ધરાવે છે જ્યારે આજકાલ આવી દ્રષ્ટિ ધરાવનારોઓનો જણો તોટો છે.

જ્યન ખરોડ, બીજા એવા મહાન પુરુષ હતા, કે જેમની મિત્રતા મેળવવાનું, અને માન મળ્યું હતું. અને પણ પદ્મીઓ બહુ ગમે છે. બીજા કુદરતનું અવલોકન કરવાનું, અને પસંદ છે. ગામની આસ-પાસે હરવું ફરવું, વાડો કુદવી, વિગેરે પણ મને ગમે છે. અમારા ખેતર પાંચ પાંચ પદ્મીઓનાં ઘેરો છે. અમે તેને પદ્મીઓનાં ઉપહાર

ગૃહો ' એવું નામ આપ્યું છે. તેઓમાંનું એક ' ધી હાટેલ પોન્ટ-ચાર્ટ્રેઈન ' એટલું મોડું છે કે તેની અંદર ૭૬ તો ઓરડાઓ છે. દરેક પ્રકારના પક્ષીઓ માટેનાં ઘરો અને માળાઓ અમે તૈયાર કરેલા છે. અમારા ખેતરમાં જુદી જુદી જાતનાં એટલાં બધાં પક્ષીઓ થાય છે, કે એવાં ઉત્તર તરફનાં ખીજાં કાષ્ટ પણ રાજ્યોમાં જોવામાં આવતાં નહીં હોય જોન ખરોડ એક દિવસ અમારે ત્યાં રહ્યા હતા, તે દુઃખ્યાન એક પક્ષી એવું તેમના જોવામાં આવ્યું કે તેવું તેમણે કદી પણ પહેલાં જોયું ન હતું.

લગભગ દસ વર્ષ પહેલાં, બહારથી, અમે ધણાં, લગભગ ૫૦૦ જેટલી જાતોનાં, પક્ષીઓ મંગાવ્યાં હતાં. થોડોક સમય તેઓ રહ્યાં, પછી અત્યારે તેઓ ક્યાં હશે તેની મને ખબર નથી. એ પછી મેં નિશ્ચય કર્યો છે કે મારે ખીજાં પક્ષીઓ એ પ્રમાણે બહારથી આયાત કરવાં નહીં. પક્ષીઓને પોતાને જ્યાં રહેવું હોય ત્યાં રહેવાનો હક છે, અને તે પ્રમાણે તેમને છૂટ હોવી જોઈએ.

પક્ષીઓ આપણા સાગમાં સારા સાથીઓ બની શકે છે. તેઓના સૌંદર્ય અને સહવાસના આનંદને લઈને તેઓની આપણને જરૂર રહે છે. તેમજ તેઓ ગુકથાન કરે એવાં જિવજંતુઓને મારી નાંખે છે, એટલે, એવા ખાસ આર્થિક કારણને લઈને પણ, તેઓ આપણને ઉપયોગી જણાય છે. ફોર્ડની સંસ્થાને મેં માત્ર એકજ વખતે રાજકિય કાયદા કાનુન ધડાગારી મંડળીના કામકાજની વચમાં આણેલી છે, અને તે આ પક્ષીઓના લાભને માટેના કામના સંબંધમાં હતું. ધી વીક્સ-મૅકલીન બર્ડ બીલ કેટલાયે વખતથી કોંગ્રેસની આગળ પડ્યું, રહ્યું હતું, અને તે મરણ શરણ થવાની તૈયારીમાં જ હતું. એ બીલનો આશય એવો હતો, કે બહારથી અહીં આવતાં પક્ષીઓ અહીં રચાયા સ્ત્રી શકે -તેને માટે એકાંત અને સગવડ ભર્યાં મકાનો બનાવવાં. કોંગ્રેસના માણસોને

આવા પ્રશ્નની અંદર ઝાઝો કાંઈ રસ ન હતો. પક્ષીઓ જાતે આવામાં કાંઈ મત આપી શકતાં નથી. એટલે અમે એ બીજીની પાછળ મંડ્યા, અને અમારા લગભગ ૬૦૦૦ જેટલા માલ મોકલનારાઓને અમે કહ્યું કે તમે તમારા પ્રતિનિધી ઉપર કોંગ્રેસમાં તાર કરો. તારો એક પછી એક એટલા પ્રમાણમાં છૂટવા મંડ્યા કે બધાંને જાન થયું કે પક્ષીઓ પણ મત આપી શકે છે ખરાં, અને એ રીતે એ બીજા પસાર થઈ ગયું. અમારી સંસ્થાનો ઉપ-
યોગ કોઈ પણ રાજકીય કારણને માટે અમે આજ સુધી, આ સિવાય, ક્યો જ નથી, અને કરવાની અમારી ખાવેશ પણ નથી. અમારું માનવું એવું છે કે અમારા માણસોને તેમની પસંદગીઓને વળગી રહેવાનો હક્ક છે.

હવે આપણે જાન ખરોજની વાત કરીએ. અલબત્ત, હું તેમને સારી રીતે પિછાનતો હતો. કારણ તેમણે જે કાંઈ લખ્યું હતું તે લગભગ બધું જ મેં વાંચેલું હતું. તેમને અંગત રીતે મળવાનો પ્રથમ વિચાર મને થોડાંક વર્ષો પહેલાં જ ઉદ્ભવેલો, અને તેનું કારણ એ હતું કે કેટલાંક વર્ગોથી તેઓ જમાનાના આધુનિક વિકાસના પંથને શંકાની દ્રષ્ટિથી નિહાળી રહ્યા હતા. પૈસાને તેઓ તિસ્કારની દ્રષ્ટિથી જોતા હતા. ખાસ કરીને અનુદાન માણસોના હાથમાં આવેલા એ પૈસાની શક્તિએ સુંદર ગ્રામ્ય પ્રદેશોને જે રીતે બેડોળ બનાવી મુકવાનું કાર્ય આરંભ્યું હતું, તેને તો તેઓ અંતઃકરણપૂર્વક ધિક્કારતા હતા. એને લઈને, પૈસામાંથી ઉભા થતા ઉદ્યોગોને પણ તેઓ વખોડવાનું શિખ્યા. કારખાનાં અને રેલ્વેના અવાજો તેમને કર્કશ લાગ્યા. ઔદ્યોગિક વિકાસને તેઓ તીખી ટીકાઓથી ઉતારી પાડવા માગતા અને તેમણે એ પણ જાહેર કર્યું હતું કે આપમેળે ચાલતી ગાડી કુદરતની ખુબીઓની નિરિક્ષણ-શક્તિનો ખ્વંસ કર્યા વગર રહેશે નહીં.

આ વિચાર સાથે હું સહેજ પથ સંમત થઈ શક્યો નહીં મને
 ડાઘું કે તેઓ આવેશ-પ્રધાન માણસ હોવા જોઈએ, અને એ
 આવેશોનું જોમ તેમને અવળે માર્ગે ધકેલી જવું હતું. એટલે
 મેં એમને એક આપમેળે ચાલતી ગાડી મોકલાવી આપી, અને
 સાથે સાથે વિનંતી પણ કરી કે તેમણે આ ગાડીનો પૂરેપૂરો
 અનુભવ લઈ જોવો, અને ખાતરી કરી લેવી કે કુદરતનું આ
 વધારે સારું પિછાન આપી શકે કે નહીં તે ગાડીનો પુરતો
 અનુભવ લીધા પછી, તેમણે તેમનો આખોય વિચાર ફેરવી નાંખ્યો.
 એમને માનુષ પડ્યું કે આની મદદથી બાહ્ય કુદરતને તે વધારે
 સારી રીતે જોઈ શકે એમ છે, આ જ્યારથી એ ગાડી એમને
 મળી ત્યારથી પક્ષીઓના શિકારની સહેલગાડો એમણે બધીયે
 ગાડીમાંથી જ માણી.

એ ગાડીને લઈને અમારી બેની વચ્ચે સુંદર પ્રકાંતી મિત્રતા
 જામી. એમની મિત્રતા ઠોકરે પણ લાભ આપ્યા વગર રહે તેમ ન
 હોતું. ધધારી તરીકે તેઓ કુદરતના અભ્યાસી ન હતા. તેમજ શંકાધનનું
 સમત કામ કર્યા વિનાજ, આવેશ અને લાગણીના શોખનીજ ખાતર,
 તે અભ્યાસ તરફ તે ન હોતા આકર્ષાયા. બહાર દુનિયામાં લાગણીનો
 ઉભરો કેખાડીને, લાગણીપ્રધાન થઈને રહેવું સહેલું છે, પરંતુ એક
 પક્ષીના સંજ્ઞામાં બધી સત્ય હકીકતો ખોળી કાઢવા માટે, કોઈ
 એકાદ યાત્રિક સિદ્ધાંતની પાછળ માથાકુટ કરતા હોય તેવી રીતે
 માથાકુટ કરવી, એ ધણું મુશ્કેલ છે. જોન બરોઝ તે કરતા હતા,
 અને તેથી કરીને તેમણે જે હકીકતો જણાવેલી છે તે ધણીજ
 ચોક્કસ રીતે જણાવેલી છે. કુદરતના જિવનનું નિરીક્ષણ જે કોઈ
 ચોક્કસ રીતે રજૂ કરી શકવું નહીં તેના તરફ તેઓ છેડાઈ પડતા.
 કુદરતને કુદરતની ખાતરજ પ્રથમ તેમણે ચાહવા માંડી. એ ચાહના
 પછીજ તેમણે તેના સંજ્ઞામાં કોઈક પણ લખવાનું શરૂ કર્યું.

જિવનની સંધ્યા સમયે તે તત્ત્વજ્ઞાન તરફ ઢળી પડ્યા. તેમનું તત્ત્વદર્શન જેને સ્વાભાવિક તત્ત્વદર્શન કહીએ તેનું હતું—કુદરતનું તાત્વિક દર્શન ન હતું. તે એકેશ્વર વાદી કે સર્વેશ્વર વાદી ન હતા. કુદરત અને માનુષી સ્વભાવ, માનુષી સ્વભાવ અને દૈવી સ્વભાવ, બન્ને દ્વંદ્વો, વચ્ચે તેમને ઝાઝી ભિન્નતા નહોતી લાગતી. જોન ખરો-જનું આપું જિવન આદર્શમય હતું. જે ખેતરની અંદર તેમનો જન્મ થયો હતો તે જ ખેતર ઉપર તેમનું પોતાનું ઘર આવેલું હતું, અને ત્યાંજ રહેવાનું તેમને સદ્ભાગ્ય પ્રાપ્ત થયું હતું. ધણી લાખા વખત સુધી, આસપાસનું વાતાવરણ પણ મગજની શાંતિ અનુભવડાવે એવું હતું. જંગલોમાં બટકવું તેમને ગમતું, શહેરનાં બોઢાને પણ તેમાં બટકવાનું ગમે એવું તેનામાં આકર્ષણ ઉભું કરતા. પોતાનું ગુજરાન સામાન્ય રીતે નથી ચકવા ઉપરાંત વધારે પેસો તેઓ કમાયા ન હતા. જો તેમણે ધાતું હત તો જરૂર વધારે પેસો તેઓ કમાઈ ચકયા હતા. પરંતુ તે તેમની નેમ નહોતી. તેમનો મુખ્ય ધંધો પક્ષીઓના માળાઓ અને પર્વતોના રસ્તાઓના તપાસણી કામદારનો હતો, એવું વર્ણન આપી શકાય. અલગત, આ ધંધો નગદનાણાં નથી અપાવી શકતો.

તે જ્યારે ૭૦ વર્ષની વયના થયા, ત્યારે હિલોગના પ્રશ્નો સંબંધના તેમના વિચારોમાં પરિવર્તન થયું. કદાચ હું જ કારણ બૂત હતો. તેમને લાગવા માંડ્યું કે દુનિયા સમગ્ર કાંઈ પક્ષીઓના માળાઓનું અન્વેષણ કર્યા કરવાથી નથી શકે નહીં. તેમના જિવનની, અંદર એક સમય એવો હતો કે જ્યારે દરેક પ્રકારના આધુનિક વિકાસ સામે તેમને અણગમો હતો. ખાસ કરીને કોલસાનું બળતણ જ્યાં થતું હોય, અને બોક્ષની અવરજવરમાં ધોંધાટનો ભાગ, વિશેષ હોય, તેવા વિકાસની પ્રત્યે તો તેમનો તિરસ્કાર બિઘાડો દેખાતો હતો. કદાચ આનું કારણ તેમની સાહિત્ય-પ્રિયતા

પણ હોય. વર્ગવર્થ પણ રહેવેને ધિક્કારતો હતો, અને મહાન ઘોરોનું એવું જ માનવું હતું કે પગે ચાલવાથી જ દેશનો વધારે ભાગ સારી રીતે જોઈ શકાય છે, તેનો અનુભવ મેળવી શકાય છે. આવા તેવા વાંચનની અસરોને લઈને જ જૉન બ્રોક્સનું વલ્લણ થોડો વખત ઔદ્યોગિક પ્રગતિની વિરુદ્ધ રહ્યું હોયું જોઈએ. પણ માત્ર થોડા સમય સારું જ આવું વનણ્ય તેમનું રહ્યું. આગળ ઉપર તેમને પ્રતિતિ થવા માંડી કે ખીજા મનુષ્યોના રસ પ્રદેશો તેમનાથી ઉતરી દિશાના ચિનાઓમાં વહેતા હતા એ જ હીક હતું. પક્ષીઓના માળાઓ બનાવવાની પદ્ધતિનું અન્વેષણ થઈ, તેની લેખી માહિતી રાખવાની શરૂઆત થઈ, ત્યારથી તે આજ સુધીમાં, એ પદ્ધતિમાં ખાસ કંઈ વિકાસ કે પ્રગતિ માત્રમ પડી આવી હોય એવું જાણ્યામાં નથી. પરંતુ તેથી કાંઈ મનુષ્યો, પહેલા જે શુદ્ધાઓમાં પોતાનો વાસ કરીને પડી રહેતા, તેને બદલે હાતનના આરોગ્ય અને સ્વચ્છતાના નિયમોવાળાં, આધુનિક જમાનાની છેક છેલ્લી સમવડો પુરી પાડતાં, મકાનોની અંદર રહેવાનું પસંદ કરવું જોઈએ જ નહીં, એવું માની મનાવી શકાય નહીં. જૉન બ્રોક્સના સ્વભાવમાં આ એક ડહાપણ ભરી ઉદારતા હતી કે પોતાના વિચારો બદલતાં તેમને કાંઈ ડર લાગતો ન હતો. કુદરતનો તે અકંગ આહવાર હતો, તેના મોહમાં અંગ-યક્ષો કે ફસાયકો ન હતો. જેમ જેમ વખત જતો ગયો તેમ તેમ આધુનિક જમાનાની કૃતિઓની કિંમત તેમને ગળે ઉતરવા માંડી. આ હકીકત જોટલી રસપ્રદ છે, તેના કરતાં વધારે રસપ્રદ તો એ વાત છે કે, ૭૦ વર્ષના ઘરડા ડોસા જેવા થયા પછી પણ પોતાના વિચારોમાં તેમણે આ પ્રમાણેનું પરિવર્તન થવા દીધું. છેક છેવટ સુધી તેમણે તો આગળ વધતા જવાનું જ ચાલું રાખ્યું. જે માણસ પોતાના વિચારોમાં એટલો બધો દૃઢપણે હોય છે કે તે તેમાં પરિ-

વર્તન સ્વિકારીજ શકતો નથી, કે સહી શકતો નથી, તે મૃતપ્રાયજ સમજવો. માત્ર તેની દહનક્રિયાની વિગતજ બાકી રહેલી છે એમ કહી શકાય.

જો કોઈપણ એક માણસને વિશે તેમણે વધારેમાં વધારે વાતચિત કરી હોય, તો તે ઇમર્સન હતો. એક કત્તા તરીકે, ઇમર્સન આખો તેમને ખોદે હતો, એટલુંજ નહીં પરંતુ તેનાં સારાંચે લખા-
ણાનું હાઈ તેમને હેયે હતું. તેમણેજ મને ઇમર્સનને ઓળખતાં શિખવ્યું. એક વખત તો એ એટલા બધા ઇમર્સનમય થઈ ગયા હતા કે ઇમર્સન જે વિચારતા તેજ એ વિચારતા, અને એ જેવું બોલતા તેવું એ પણ બોલતા. પાછળથી પોતે પોતાનો માર્ગ શોધી શક્યા ખરા.

જૉન બ્રોક્સના મૃત્યુમાં વિપાદને સ્થાન નહોતું. દાણો ન્યારે પાકે થઈ ખરી પડવાની તૈયારીમાં હોય છે, અને લણનારા તેને લણીને જુદા જુદા બારાઓમાં બાંધવા માંડે છે, ત્યારે તે ધણાને માટે શોકનું કારણ રહેતું નથી. તે પૂરેપૂરે પાકી ગયેલા છે, અને પોતાના જિવનની અવધ તેણે પુરી કરી છે-તેજ પ્રમાણે જૉન બ્રોક્સના જિવનનું હતું. તેના વિનાશ થયો ન હતો. છેક ઉવટ સુધી તેણે કામ કર્યું કયું. તેની યોજનાઓ તેના જિવનના અંતને પણ વટાવી બચ એવી દૂરદેશી થતી. જે દ્રષ્યોને તે આહતો તેની વચમાં તેની કબર ચણાઈ, અને ૮૪ વર્ષની ઉંમરે તે અવસાન પામ્યો. એ દ્રષ્યો કાયમને માટે સચવાઈ રહેશે.

જૉન બ્રોક્સ, ઍડિસન, અને હાર્વે એસ. ફ્રાયસેટિનની સાથે હું-એમ અમે બધાએ ઘણી વખત સાથે સાથે રખડ્યા છીએ, અને મોટરોના કાફલામાં ગયા છીએ, અને તંજુઓની નીચે સુતા છીએ. ઘણી ગમ્મત પડતી હતી. બોકોનું જે કે અમારા તરફ, આને લઈને, વધુ ધ્યાન રોકાતું હતું.

પહેલાં યુદ્ધની વિરુદ્ધ હું હતો, તેના કરતાં આજે હું તેની વિરુદ્ધમાં વધારે મક્કમન છું. અને હું માનું છું કે દુનિયાના માણસો બધાં જ એક જુદા કથુંબ નક્કી કરી શકે નથી-રાજનીતિનો કદાચ એમ નહીં માનતા હોય. જગતની નિયમિત અને લાભકારક પ્રક્રિયાઓ અત્યારે જે અનિયમિત, અને અસંબંધ જેવી, ગોટાળા-ભરેલી, અવદશાને પ્રાપ્ત થયેલી દેખાય છે, તેનું કારણ ગત મહાન યુદ્ધ જ છે. અગત્ય, કેટલાક માણસો તેમાંથી ધનવાન થાય છે, ખીજાઓ કંગાલ બને છે. જે માણસો ખરેખરા લડ્યા હોય છે, અગર જેઓએ પાછળ રહીને મદદ આપેલી હોય છે, તેઓ જ પૈસા પ્રાપ્ત કરી શકે છે. કોઈ સ્વદેશાભિમાની પુરુષ યુદ્ધમાંથી પૈસા પ્રાપ્ત કરી શકે નથી.

લડાઈઓ જો ચાલુ જ રહેવાની હોય, તો એક પ્રમાણિક રીતે ધંધો કરનાર, યુદ્ધને એક પુષ્કળ જિંદગી પ્રમાણમાં અને સપાટાબંધ નફો જીપભવી લેવા માટેનું કાયદેસરનું સાધન ગણી શકે, એવો સમય રહેવાનો નથી. લડાઈમાં કમાયલા ધનની આખરું દિવસે દિવસે ઓછી થતી જાય છે. સલાહ અને શાંતિનો જ માર્ગ ધંધાએ તો સ્વિકારવાનો હોય. કારણ શાંતિમય વાતાવરણ એ તેની ઉત્તમમાં ઉત્તમ આમદાની છે, અને સાથે સાથે એ પ્રજા પર વિચારવા જેવો છે કે આન્વેષિક બુદ્ધિ યુદ્ધના સમયમાં જે કીજી ગઈ હતી તેવી ખીજા કોઈ પણ સમયમાં કીજી ગયેલી હતી ખરી કે ?

ગયાં યુદ્ધના પરિણામોને નિષ્પક્ષપાતપણે તપાસી જોવામાં આવે, તો જણાશે કે અખૂટ સત્તા ધરાવનારા એવા મનુષ્યોનો સમૂહ પણ દુનિયામાં હસ્તી ધરાવે છે કે જે, જહાર આગળ ન પડતાં, અગત્યના રહેવાનું વધારે પસંદ કરે છે, જેઓ જિંદગી જિંદગી જગાઓ-અગર સત્તાનાં ચિન્હો મેળવવાની લાલસા નથી રાખતા એવો દેખાવ

કરે છે, જેઓ એક જ પ્રજાના નહીં રહેતાં આંતર-પ્રજાક્રિય જિવન જિવે છે-એવું એક બળ અસ્તિત્વ ધરાવે છે કે જે, દરેક રાજ્ય વ્યવસ્થા, વિસ્તૃત વ્યાપાર વ્યવસ્થા, જાહેરાતને માટે વપરાતા દરેક સાધન, વિગેરેનો ઉપયોગ, દુનિયાને ગભરાટમાં મુકી દબને, તેના ઉપર વધારે સ્વામિત્વ મેળવવામાં જ, કરવામાં મોજ માણે છે. જુના વખતમાં જુગારીઓ એક એવી યુક્તિ વાપરતા, કે પૈસાનો મારો જેવો જથ્થો જુગાર રમવાના ટેબલ ઉપર જ્યારે આવી પડતો, ત્યારે તેમાંનો એક યુક્તિજ્ઞાન ' પોલીસ ' ' પોલીસ ' એવી જૂમ પાડી, બીજા રમનારાઓને ગભરાટ અને ગડગડાટમાં મુકી દબ, હાથમાં આવે તે લઈ નાસી જવાની બાજી ખેલતો. તેવી રીતે આ જગતની અંદર પણ એવા માણસો હોય છે કે જે " યુદ્ધ, યુદ્ધ "ની જૂમો પાડે છે અને એ રીતે બીજા પ્રજાઓને ગભરાટ અને ગુંચવાડમાં મુકી દબને, તેનો જેટલો લેવાય તેટલો લાભ લઈ શકે છે.

ખાસ કુદો આપણે જે નજર આગળ રાખવાનો છે તે એ છે કે, જો કે લશ્કરી અદાઈ આપણે જિત્યા છીએ, પરંતુ દુનિયાં યુદ્ધના સળગાવનારાઓ ઉપર સંપૂર્ણ જિત મેળવી શકી નથી. આપણે જુલમું જોઈએ નહીં કે યુદ્ધ એ આપણી જાતે ઉભું કરેલું એક કુખ્ય છે. અને જો આપણે સારી રીતે સમજતા હોઈએ કે પ્રજાને મહાન બનાવનાર બળ કયું છે, તો આપણે આટલી બધી સહેલાઈથી યુદ્ધમાં ધસડાઈએ નહીં. વ્યાપારનું વતા-ઓછાપણું, એ પ્રજાની મહત્તાનું માપ નથી. ખાનગી વ્યક્તિઓએ સંપાદન કરેલા ધનના દગલા ઉપરથી દેશની મહત્તાનું માપ ન નિકળે. તેમ જ ખેતીપ્રધાન દેશ કારખાનાં-પ્રધાન દેશમાં ફેરવાઈ જાય, તેથી પણ તે મહાન બને છે, એમ ધરાય નહીં. દેશ મહાન બન્યો ત્યારે જ કડેવાય છે, કે જ્યારે તેની ઉત્પાદન શક્તિનાં મૂળોનો વિકાસ થાય છે, અને તેના લોકો બુદ્ધિશાળી બનતા જાય છે, અને દેશની મિલકત બહોળા પ્રમાણમાં

અને ન્યાયપુરઃસર સૌને સરખા પ્રમાણમાં, વડેચવામાં આવતી હોય છે.

પરદેશની સાથેનો વ્યાપારી સંબંધ હંમેશાં ભ્રમમૂલક હોય છે. દરેક દેશ પોત પોતાનો નિભાવ કરી શકે એવી સ્થિતિએ પડોએ એવી જ આપણી ઇચ્છા હોવી જોઈએ. આપણે જે બનાવીએ તેના જ ઉપર આધાર રાખીને બેસી રહે એવું ઇચ્છવા કરતાં, આપણે એમ ઇચ્છવું જોઈએ કે તેમણે પોતે પોતાને માટે બધું બનાવતાં શિખવું જોઈએ, અને પેતાની સંસ્કૃતિ પોતે ઉમી કરવી જોઈએ. ત્યારે દરેક પ્રજા પોતે જે બનાવી શકે એમ હોય તે બનાવવાનું શિખશે, ત્યારે જ આપણે એકમેકની સેવા કરવાના આશયવાળા ધોરણ ઉપર આપણે વ્યવહાર ચલાવીશું, અને નાહક હરિકાષ્ઠના તત્વને તિર્તાંજલી આપીશું.

આપણા પરદેશના વરગ્રાહ કાંઈક પછાત હોવાને લીધે, આપણા પરદેશના ધંધાનો ધણો મોટો ભાગ ટકી રહ્યો છે. આપણા પોતાના સ્વાર્થમાં આપણે એટલા બધા અંધ બની ગયા છીએ, કે તેઓનું એ પછાતપણું કાયમ રહે તેમ કરવાને જ આપણે હંમેશાં ઉત્સુક રહીએ છીએ. પછાત પ્રજાઓને સ્વયંનિર્ભર થતા શિખવાને માટે, સમગ્ર માનવ જાતના ભક્ષા માટેની દૃષ્ટિની જરૂર પડે છે. મેક્સિકોનો આપણે દાખલો લઈએ. મેક્સિકોની પ્રગતિ વિશે આપણે બધાએ ધણું સાંભળેલું છે, પરંતુ એ પ્રગતિને બદલે તેને માટે આત્મવિનાશ એવો જ શબ્દ યોગ્યવો જોઈએ. ત્યારે એનાં સુંદર કુદરતી ઉત્પાદક મૂળોરૂપી ધન, વ્યક્તિગત પરદેશી મુડીવાદીઓના ખાનગી ધનના હગવા વધારવામાં વેગફાઈ જતા હોય, ત્યારે તેને પ્રગતિનું નામ આપી શકાય નહીં, એને તો જખરજરત પાયમાલીના સૂચકરૂપ ગણવું જોઈએ. ત્યાં સુધી મેક્સિકોનો રહીય, મેક્સિકન, પોતે પ્રગતિ સાધી શક્યો નથો, ત્યાંસુધી

મેક્સિકોની પ્રગતિની વાતો કરવી. એ કેવળ ડંદાસ છે. તેને આવી અધોગતિમાં લાવી મુકનાર તેનો પરદેશની જોડેનો વ્યાપારી સંબંધ છે.

દુંડી દષ્ટિવાળા માણસો આવી શિખામણથી ભડકી ઉઠે છે. ને કહે છે કે, ‘તો પછી આપણા પરદેશની સાથેના વ્યાપાર સંબંધનું શું થશે ?’

જ્યારે આફ્રિકાના વતનીઓ પોતાના રૂમાંથી પોતે જ મુતર બનાવવા માંડશે, અને રુશિયાના વતનીઓ પોતાની ખેતીને માટેનાં ઓળનો પોતે જ બનાવી લેતા હશે, અને આફનાના ચિનાઓ પોતાની હાજતો પૂરી પાડવા માટેનાં સાધનો પોતે જ બનાવી પૂર્ણ પાડવાનો આરંભ કરતા થશે, ત્યારે ખચીત ફેર પડ્યા વગર રહેશે જ નહીં. પરંતુ તે ઉપરથી શું કોઇપણ વિચારશીલ મનુષ્ય એવું કંઈપણ તૈયાર થશે, કે દુનિયાં, હાલના થોડીક જ પ્રજાઓના સમગ્ર દુનિયાંની જરૂરિયાતો પૂરી પાડવાના ઈશ્વરારૂપ વ્યાપારી ધોરણ ઉપર, લાંબો વખત ટકી શકે ? સંસ્કૃતિનો ફેલાવો જ્યારે સાર્વાત્રિક થયો હોય, ત્યારે બધીયે જગ્યાના લોકો પોતપોતાને મદદરૂપ થઈ પડવાનું શિખી ગયા હોય, ત્યારે આ દુનિયા કેવી હશે, તેનો આપણે વિચાર કરવો જોઈએ.

જ્યારે એક દેશને પરદેશની સાથેના વ્યાપાર સંબંધમાં ઘેરછા ઉપડે છે, ત્યારે સામાન્ય રીતે, કાચા માલને માટે, તેણે બીજા દેશો ઉપર જ આધાર રાખવાનો રહે છે, તેની સમગ્ર પ્રજાને કારખાંનાઓ માટેના ખોરાકરૂપ બનાવી દે છે, એક વૈયક્તિક ધનિક વર્ગ ઉભો કરે છે, અને દેશનાં, પોતાનાં જેમાં તાત્કાલિક હિતો સમાયાં હોય તેવી પ્રવૃત્તિઓને સ્વડા દે છે. અહીં યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સની અંદર જ, આપણા દેશને; લાંબા સમય સુધી પરદેશની સાથેના વેપાર સંબંધ માટે ધંધાં માર્યા વગર, તેને વિકસાવવાને માટે ઘણું કામ કરવાનું

આપણને મળી રહે એમ છે. જ્યારે આપણા પોતાના દેશનો વિકાસ-
સાધવાને માટે સો સો વર્ષ સુધી ચાલે એટલાં કામોનો ઢગલો આપણી
પાસે પડ્યો રહેતો હોય, ત્યારે જ્યાં સુધી જાપાન, ફ્રાન્સ, અગર
બીજા કોઈ દેશે આપણને કામ સોંપ્યું નથી, અગર આપણી પાસેથી
કોઈ પણ માત્ર મગાવ્યો નથી, ત્યાં સુધી યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સે હાથ
જોડીને બેસી રહેવું એના કરતાં વધારે મુખોર્ધ ભરેલું બીજું શું
હોય ? સેવાભાવનાના આદર્શમાંથી વ્યવહારનો સંભવ થયેલો છે.
પોતાને ત્યાં જે વધારા પડતું હતું, તે જે લોકો પાસે તે નિવકુનજ
ન હતું ત્યાં તેઓ લઈ ગયા. જે દેશ દાણા ઉગાડી શકતો
હતો, તે જે દેશ દાણા ઉગાડી શકતો ન હતો ત્યાં
પોતાના દાણા લઈ જતો. મૂળ હતું બધું સેવા ઉદ્ધાવવા માટે.
પોતેજ પોતાનો નિભાવ કરી શકે, એવી કળા જ્યારે દુનિયાના
બધાજ લોકો હસ્તગત કરશે, ત્યારે વ્યાપાર પાછો તેના મૂળ ધોરણ
ઉપર જઈને બેસશે. ધંધો ત્યારે ફરીથી એકવખત સેવાભાવનાના
રંગે રંગાયેલો દેખાશે. હરિકાષ્ઠનું તત્ત્વ તે વખતે નાશુદ્ધ થયેલું હશે.
આખીયે દુનિયાનો વેપાર સર કરી લેવાની શક્તિ મુક્તેજ જન્મ
આપી શકે, એ કદી આખાદી પેદા કરી શકેજ નહીં.

જગતનું ગત મહાન યુદ્ધ શરૂ થવાને માટેનાં કોષપણ સંભા-
વિત કારણો હજી સુધી મને જડી શક્યાં નથી. જેઓ યુદ્ધ થવાથી
લાભ ખાત્રી જવાની ધારણા રાખતા હતા, તેઓએ પોતેજ એવી
શુંચવાડા ભરેલી સ્થિતિ ઉત્પન્ન કરી કે, તેને લઈને, તેમાંથી યુદ્ધ
બહુકી ઉદ્ભવ. ૧૯૧૬માં મને જે ખગર પહોંચ્યાડવામાં આવી હતી,
તેના ઉપર ભરોમો રાખીને મેં માની લીધું કે કેટલીક પ્રગ્નઓ
મનાઈને માટે આતુર મની હતી, અને એવા કોઈ કામને માટે જે
કોષપણ સક્રિય પગલું લેવામા આવે, તો તે ઘણું આવકાર પામે.
એટલે એજ આશયથી “સલાહનાં જહાજ” માં સ્ટૉકહોમ તરફ

જતા કારણાતું બધું જ ખર્ચ મેં ઉપાડી લીધું. એ પ્રયત્ન કરવાથી મને કોઈપણ પ્રકારનો પશ્ચાત્તાપ થતો નથી. તે વ્યર્થ ગયો, તેથી એ અજમાવી જોવા જેવો ન હતો, એવા અનુમાન ઉપર હું આવી શકતો નથી. નિષ્ફળતાના પ્રસંગોમાંથી આપણને જેટલું શિખવાતું મળે છે, તેટલું સફળતાના પ્રસંગોમાંથી મળતું નથી. તેનું પરિણામ ગમે તે આવ્યું, પરંતુ એટલું તો ચોક્કસ કે જે એ લઢાઈ ૧૯૧૬માં બંધ કરાવાઈ શકી હોત, તો જગત અત્યારે છે તેના કરતાં વધારે સારી સ્થિતિમાં હોત, એવું બધાંતું માનવું થતું હશે.

કારણ જિતનાર પક્ષ જિતવામાં જિતવામાં ખુવાર થતો જતો હતો, હારનાર પક્ષ સામનો કરવામાં ખુવાર થતો જતો હતો. એ યુદ્ધમાંથી સારો નરસો કશોજ લાભ કોઈપણ મેળવી શક્યું નહીં. જ્યારે છેવટના વખતમાં યુનાઈટેડ સ્ટેટ્સ એ યુદ્ધમાં સામેલ થયું, ત્યારે મેં આશા રાખી હતી કે ભાવી લઢાઈએ મટાડવાને માટે આ લઢાઈ હશે. પરંતુ હવે સમજાય છે કે, ધણાજ મોટા વિસ્તારમાં ફેલાયેલો દાવાનળનો અગ્નિ જેવી રીતે અગ્નિનું સંકટ મટાડી શકતો નથી, તેવીજ રીતે લઢાઈએ લઢાઈએને કદાપી મટાડી શકતીજ નથી.

યુદ્ધની સામેનો મારો વિરોધ શાંતિપ્રિયતા અગર અપ્રતિકારના સિદ્ધાંતોને લઈને બંધાયેલો નથી. કદાચ એ ખરું હોય કે હાલની સંસ્કૃતિ એવી અવસ્થાએ હોય કે જ્યાંથી કેટલાક આંતરરાષ્ટ્રીય પ્રશ્નોનો ચર્ચાથી નિવેડો લાવી શકાય એમ ન હોય; માત્ર લડી લઈનેજ તેનો નિવેડો લાવી શકાય એમ હોય. પરંતુ મારું માનવું તો એવું જ છે કે લઢાઈથી કોઈપણ પ્રશ્નનો છેવટનો નિકાલ લાવી શકાયજ નહીં. ધીમે ધીમે લઢનારાઓ, જેને માટે લઢતા હોય તેને માટે, ચર્ચાથી નિવેડો લાવવાની તરફેણના માનસિક વલણવાળા થયા વગર રહેતા નથી.

એક વખત આપણે લઘુમાં ઉતરી એટલે ફોર્ડના ઉદ્યોગની બધી સગવડ રાજ્યકારભારને અરણ્યે ધરી દેવામાં આવી. ૧૯૧૭ના એપ્રિલથી ૧૯૧૮ના નવેમ્બર સુધી, અમારું 'કારખાનું' માત્ર સરકારના કામકાજને માટે જ ચાલુ રાખવા દેવામાં આવતું. અહીં, અમારા સામાન્ય ઉત્પાદન પૈકીના થોડા ઘણા માલ અમે બનાવતા રહ્યા હતા, ખરા. પરંતુ ખીજા પ્રધાને ચીજો, જે વત્તાઓછા પ્રમાણમાં અમારે માટે નવિનતા બરેલી હતી તે, પણ બનાવતાં અમે શિખ્યા. રફ ટન અને ૬ ટનની બાર લઈ જવા માટેની ગાડીઓ અમે બનાવી. ઘણા મોટા પ્રમાણમાં 'લીમટી મોટર્સ', 'હવાઈ સિલિન્ડરો' (જીગનાકાર), સાંભળવા માટેનાં સાધનો, સ્ટીલના ટોપાઓ ઇગલ મોટર્સ, વિગેરે વિગેરે પણ અમે બનાવતાં હતા.

તહનામું થયું તેની સાથે અમે યુદ્ધ પડતું મુક્યું. અને યહોલાની પેઠે શાંતિમય વાતાવરણમાં કામકાજ ચાલુ રાખ્યું.

*

*

*

શક્તિશાળી માણસ તેજ કહેવાય કે જે કાંઈ કરી શકે. એ કાંઈ કરવાની શક્તિ તેના આંતરિક બળ ઉપર જીવલે છે. તેના આંતરિકબળનો આધાર તેણે શું કરવાનું શરૂ કર્યું, અને તેને કેવી રીતે આગળ ધપાવ્યું, અને કેળવ્યું, તેના ઉપર રાખે છે.

ઇતિહાસમાંની થોડી તારીખો મોટે રાખી શકે, એવીજ જેની ચાલશક્તિ કેળવાયેલી છે, તે કેળવાયેલા માણસ કહેવાય નહીં-કેળવાયેલા માણસ તો તેજ કહેવાય કે જે કાંઈ કાંઈ કાંઈ કરી શકવાની શક્તિ ધરાવતો હોય, જે માણસ પોતે પોતાની મેજે સ્વતંત્ર વિચાર કરી શકતો નથી, તે માણસ ફોલેજની ગમે તેટલી ઉપાધિ ધરાવતો હોય તો પણ કેળવાયેલો કહી શકાય નહીં. સ્વતંત્ર વિચાર કરવાનું કામ અધરામાં અધરું છે. કેળવણી પ્રત્યે

તિરસ્કાર, તેમજ પ્રચલિત કેળવણીની પદ્ધતિ અજ્ઞાન અને વિચાર-
 દુર્બળતાનો નાશ કરે છે, એવી માન્યતા—એ બન્ને બાબતોની
 અતિશયતામાં આપણે સપડાવું જોઈએ નહીં. આવતે વર્ષે દુનિયાની
 અંદર શી શી ઉથલ-પાયલો થવાની છે, તેનું જ્ઞાન તમે કોઈપણ
 શાળામાં મેળવી શકો નહીં. પરંતુ ગતવર્ષોમાં તેણે શું શું કરવાના
 પ્રયત્ન કરેલા, ક્યાં ક્યાં તેને નિષ્ફળતા સાંપડેલી, ક્યાં ક્યાં તેને
 સફળતા સાંપડેલી, એ હકિકતો તમે કદાચ જાણી શકો. કેળવણી,
 જે દરેક યુવાન વિદ્યાર્થીએ, પહેલાંના માણસોએ ખોટા સિદ્ધાંતોને
 આધારે માંડેલાં મંડાણો પ્રત્યે, પોતાને તેવા કડવા અનુભવોમાથી
 પસાર થવાની ફરજ પાડ્યા સિવાય, ચેતવણી આપવાનું કામ
 કરતી હોય, તો તેવી કેળવણીની સાર્થકતા વિશે શંકા ઉદાવવાનું કશુંજ
 કારણ નથી. જૂતકાળની નિષ્ફળતા અને ત્રુટીઓના ભાગદર્શક
 સ્તંભ-તરીકે, કેળવણી પોતાનો ભાગ ભજવે તો તે ધણીજ
 ઉપયોગી નિવડે. આજે તો વિજ્ઞાનની કેળવણી લીધાનો અર્થ
 એટલોજ થાય છે કે સાબીત ન થયા હોય એવા ૧૦૦, ૨૦૦
 સિદ્ધાંતો જાણવા, તે અને એ સિદ્ધાંતો ન જાણનાર અબજો, અજ્ઞાન
 ગણાય છે. કાર્પનિક સિદ્ધાંતો જાણવા, એ જો જ્ઞાન મેળવ્યું ગણાવું
 હોય, તો દરેક જણ, ધણી સહેલાઈથી, પોતાની કંપનની સપાટી
 ઉપર રહીને, જ્ઞાની બની શકે. પરંતુ મનુષ્યને માટે ઉત્તમમાં ઉત્તમ
 કાર્ય કેળવણી જે કરી શકે તે એ છે કે તેની શક્તિઓને તે ખીલવે
 છે. કુદરતે તેને જે જે સાધનો આપેલાં હોય, તેના ઉપરનો સંપૂર્ણ
 કાણુ તેમને અપાવડાવે છે, અને સ્વતંત્ર વિચારો કરવાની શક્તિ
 ઉત્પન્ન કરે છે. કૌલેજ તેમના માનસિક અખાડાની ગરજ સારે છે,
 અને તેની અંદર તેમનાં માનસિક સ્નાયુઓ વિકાસ પામે છે, અને
 જે ધારે તે કરી શકવાનું બધા વિદ્યાર્થીને પ્રાપ્ત થાય છે. પરંતુ
 કૌલેજની અંદરજ માનસિક કસરત મળે છે, એ માનવું જુદું

ખરેલું છે. મનુષ્યની ખરી કેળવણી તો તે શાળા છોડે છે ત્યારે પછીથી શરૂ થાય છે. જિવનના અનુભવોથી ઘડતાં ઘડતાં જે કેળવણી મળે છે, તે જ ખરી કેળવણી છે.

જ્ઞાનના વિધિવિધ પ્રકારો છે. અને અમુક ક્ષણે કયા પ્રકારના જ્ઞાનની કિંમત વધુમાં વધુ બોધાય છે, તેનો આધાર તે ક્ષણની અંદર વહતી જતી ઘટનાઓ ઉપર રહે છે. જેમ બીજા બધામાં હોય છે તેમ, જ્ઞાનની અંદર પણ ક્ષણે ક્ષણે બદલાતી નૂતનતાની ભાવનાઓ જેવું હોય છે ખરું. જ્યારે આપણામાંના કેટલાક નાના છોકરાઓ હતા, ત્યારે જ્ઞાન બાલજીવનનું જ જ્ઞાન, એવું માનવામાં આવતું હતું. તેની કિંમત ઘણી અંકાતી. પરંતુ અસારે તે વસ્તુસ્થિતિ પલટાઈ ગઈ છે.

મારી માન્યતા પ્રમાણે, જ્ઞાન એ એક એવી ચીજ છે, કે જેને ભૂતકાળમાં કોઈએ ગ્રહણ કરેલી, અને એવા રૂપમાં પાછળની પ્રજા માટે મુકેલી, કે જેને તેને માટે તીવ્ર ઇચ્છા થાય તેને બધાંને તે મેળવવાનું શક્ય બને. જો માણસ, મનુષ્યને સહજ એવી બધી સામાન્ય શક્તિઓ સહિત જન્મે, તો તેને માટે સમસ્ત માનવ જાત જે જ્ઞાન ધરાવતી હોય તે ધરાવવાનું શક્ય બને-માત્ર તે બાળતની તીવ્ર ઇચ્છા તેને થયેલી હોવી જોઈએ. દરેક જણ માનુષી મગજ જેટલું શીખી શકે તેટલું બધું જ શિખતો નથી, અગર જાણતો નથી, તેનું કારણ માત્ર એજ છે કે એ બધું તેણે જાણવું જોઈએ એવી તીવ્ર અને ઊંચ ભાવના તેના અંતઃકરણમાં જાગેલી હોતી નથી. માણસો પોતે પોતાની મેળે વસ્તુઓ શોધી કાઢવાનું વધારે પસંદ કરે છે. બીજાઓએ શોધી કાઢેલી ચીજોના ઢગલા ભેગા કરવામાં તેમને બહુ રસ પડતો નથી. તમે તમારી આખી જિંદગી સુધી બહાર રહી જ્ઞાન ભેગું કર કર કરી શકો છો, પરંતુ તેનાથી તમારા પોતાના સમયની સાથે સાથે કુચકદમ કરવામાં તો પછાત રહો છો. તમારા મસ્તિષ્કની અંદર બધાં જ જાણનાની બધીયે

હકીકતો તમે ભલે ભરો, અને તમારુ મત્તક હકિકતોના અનહદ ભારથી લચી પડતી, એક હકીકતથી ભરેલી પેટી સમાન, ભૂલે હો. પરંતુ મુખ્ય મુદ્દો તો એ છે કે એ મત્તકની અંદર ખીચોખીચ ભરેલા જ્ઞાનના ઢગલાઓ કાંઈ માનસિક પ્રવૃત્તિઓની ગળ સારતા નથી. એક માણસ ધણો વિદ્વાન હોઈ શકે, પરંતુ તેટલોજ ઉપયોગ વગરનો પણ હોઈ શકે. અને વળી એક માણસ બિલકુલ ભણેલો ન હોય, છતાં ધણોજ ઉપયોગી નિવડી શકે.

કેળવણીનું ધ્યેય માણસના મગજની અંદર હકિકતોનેજ ભર્યા કરવી, એ નથી. પરંતુ તેના મગજને સ્વતંત્ર વિચાર કરવાના કામમા કેવી રીતે વાપરવું, તે શિખવવું, એ છે. અને ધણી વખત એવું બને છે કે, માણસના મગજની અંદર ભૂતકાળમાં બનેલી હકીકતોના જ્ઞાનનો ભાર હોવાને લીધે, સ્વતંત્ર વિચાર કરવામા તેને અંતરાય નડે છે.

મનુષ્યને એવું ધારવાનું વલણ તદ્દન સાહજિક છે, કે માણસ જાત જે હજી જાણતી નથી તે કોઈ પણ માણસ શિખી શકે જ નહીં. જે જ્ઞાન હજી માનવજાતને મેળવવાનું બાકી છે-કુદરતના અગમ્ય ગહર્યો જે હજી તેણે ઉઠેલવાનાં છે-તેની સાથે, જે જ્ઞાન અને પ્રગતિ તેણે સાધ્યાં છે તે, જે સરખાવીશું, તો જણાશે કે માનવજાત યાહુ આગળ ચાલી ગયેલી જરાય નથી.

પ્રગતિ અટકાવવાનો સારો માર્ગ એ છે કે મનુષ્યના મગજની અંદર ભૂતકાળના જ્ઞાનની વિગતો ઠસી ઠસીને ભરી દેવી. તેનાથી તેને એમ લાગે છે કે, તેનું મગજ પૂરેપૂરું ભરાઈ ગયેલું હોવાથી, વધારે બીજું શિખવાનું તેને હવે બાકી રહ્યું નથી. જ્ઞાન એકદુ કન્વોનું કામ તદ્દન અર્થ વગરનું છે. જગતને મદદરૂપ થઈ પડવાને માટે, તેનાં દુ ખો ફેડવાને માટે, તમે શું કરી શકો એમ છો? એ

પ્રશ્નની અંદર જળવણીની કસોટીની ચાવી સંમાધિ જાય છે. માણસ જે પોતાના સ્વતંત્ર ધ્યેયથી પોતાનો માર્ગ કાપી શકે, તે જ તેની એક માણસમાં ગણના થાય. જે તે દસ, સો, અંમર હંમર બીજા માણસોને તેમના પોતાના ધ્યેયથી માર્ગ કાપવામાં મદદ કરી શકે, તો તેની ગણના વધારેમાં થાય. છાપકામના પ્રદેશમાં સમાયલી ધણી વસ્તુઓને માટે, બધે તે કટાક્ષ ગયેલો લાગે, પરંતુ તેમ છતાંજે તે માણસ બહેયો ગણી શકાશે. પોતાના કાર્યક્ષેત્રની અંદર મનુષ્ય જ્યારે સ્વામિત્વ કે પ્રભુત્વ મેળવે છે, ત્યારે માનવું કે તેણે પોતાની ડિગ્રી સંપાદન કરી લીધેલી છે-તેણે ડહાપણના સામાન્યમાં પગલાં માંડ્યાં છે.

*

*

*

જ્યુ જાતીના પ્રશ્નો સંબંધના અભ્યાસનું અમારું પુસ્તક, જેને તેના વિરોધીઓ 'જ્યુ જાતી ઉપરનું આક્રમણ' વિગેરે ઉપનામોથી સંબોધે છે તેને, જેણે ધ્યાનપૂર્વક વાંચ્યું છે તેને માટે અમારે કાઈ જ કહેવાનું નથી. પરંતુ કેટલેક ઠેકાણે તેવા સંબંધમાં ગેરસમજ્યુતી વિશેષ ફેલાયલી જોવામાં આવે છે. તે સંબંધમાં અમે કાંઈક કહેવા માગીએ છીએ. આ પુસ્તક લખવાનો આશય પુસ્તક જ પૂરવાર કરી આપે છે. બીજા કંઈ જાડા કે છૂપા આશયોથી આ પુસ્તક લખાયું જ નથી. એમાં વણવિચી વિગતો પાયા વગરની કે જવાબદારીપણાના જ્ઞાન વગરની છે, એવું ચોક્કસપણે સાબીત કરી બતાવતાં પ્રહારો જ અમને નિંદવા માંડ્યું એ ડહાપણનું કામ નથી.

દોષ પણ પ્રકારના પક્ષપાતીયે અભિપ્રાયથી ધસગાઈ એ લેખો અમે લખેલા નથી. પક્ષપાતે કદાપી જણાતો હશે તો તે જે સિદ્ધાંતોએ હાનની આપેલી સંસ્કૃતિ ધડી છે તે સિદ્ધાંતો તરફ જ હશે. આ

દેશની અંદર, ફેટલોક સમય થયાં આપણા સાહિત્ય, સંગીત અને સામાજિક જાગૃતિની અંદર, એક પ્રકારની ફીણુતા, અમુક અસરોને લીધે, તરી આવતી જણાતી હતી. વેપાર ધંધાની પૂર્વની જાહોજલાલી અને સદ્ગતિ ડગમગી ગઈ હતી. અને ચારેકોર આદર્શોનાં ધોરણો શિથિલ થવા માંડ્યાં હતાં. શૈક્ષણિકચરનાં પાત્રોમાં જે એક પ્રકારનું સંગીન ખરબચડાપણું દેખાય છે, તેવા ખરબચડાપણાનું આ પરિણામ નહોતું. પરંતુ પૌર્ણત્ય દષ્ટિની અતિશયતાથી આલેખાતા જિવન-વ્યવહારની અસરનું જ એ પરિણામ હતું—અને તે અસર એટલે સુધી તો ફેલાઈ ગઈ હતી, કે તેની વિરુદ્ધ પડકાર કરવાનો સમય આવી પહોંચ્યો હતો. એકજ જાતની અંદર આ અસરોનાં મૂળ જોવામાં આવે છે, એ હકિકત અમારે જ નોંધ લેવા જેવી છે. એટલું જ નહીં, પરંતુ તેજ જાતીના બુદ્ધિવાન લોકોએ પણ તે હકિકતની નોંધ લેવા જેવું છે.

અમારું પુસ્તક, અમેરિકામાં વસતી જતુ જાતીના સંબંધમાં તેણે આ દેશની ઉપર આધુનિક સમયમાં જે, ખુલ્લી જોઈ શકાય એવી, છાપ પાડી છે, તેનું જ વર્ણન કરે છે. જ્યારે એ છાપ બદલાશે ત્યારે તેનો અહેવાલ પણ બદલાશે. એટલે હાલ તો બધી વાત એ જાતીના લોકોના પોતાના જ હાથમાં છે. જો તેઓ માને છે તે પ્રમાણે, તેમનામાં ખરેખરે હાલપણ હોય, તો તેઓ તેમની જાતના લોકોને પ્રથમ અમેરિકન વતની તરીકે ગણાવવાની મહેનત કરશે નહીં, કે આખા અમેરિકા દેશને તેમની જાતના લોકોને જ વસવાનો દેશ બનાવવા પાછળ મહેનત કરશે નહીં. યુનાઇટેડ સ્ટેટસનું બુદ્ધિ-બાહુલ્ય તેના જાહોજલાલીમાં જાહોજલાલી અર્થમાં ‘ક્રિશ્ચિયન’ છે, અને તેનું ભાવિ પણ ક્રિશ્ચિયનજ રહેશે. આમાં જાતી ભેદનાં વિસંવાદને અવકાશ નથી. પણ આનો અર્થ એ જ, કે મનુષ્યના લોકો અને તેની કર્મો સંબંધી ક્રિશ્ચિયન ધર્મમાં જે ખ્યાલો આલેખાયા છે,

તેવાજ ખ્યાલોના ધોરણ ઉપર, અમેરિકામાં નીતિની સાથે સ્વતંત્રતા અનુભવી શકાશે, સામાજિક સંબંધોનો વ્યવહાર પણ તેવા જ ખ્યાલોના ચાલુતર ઉપર ચલાશે.

વ્યક્તિઓ પ્રત્યેના તિરસ્કાર, અગર પ્રથમથી બાંધી લીધેલો વિરોધી અભિપ્રાય-એ અમેરિકાના વતનીના, અગર પોતાને ક્રિશ્ચિયન કહેવડાવનાર સમજનતાના, સ્વભાવનીજ વિરુદ્ધ છે. અમારો વિરોધ ખોટા ખ્યાલો, જે લોકોના નૈતિકબળનો હાસ કરી રહ્યા હોય છે તેના સામેજ હોય છે. સહેલાઈથી ઝાળખાવી શકાય એવા મૂળોમાંથી આવા વિચારો જન્મે છે, અને સહેલાઈથી શોધી કઢાય એવી પદ્ધતિઓથી તેનો ફેલાવો થાય છે. તેઓના ઉપર અકુશ રાખવો હોય, તો તેમને ખુલ્લે ખુલ્લા ઉઘાડા પાડી દીધાથી રાખી શકાય છે. અમે પણ ઉપરોક્ત પુસ્તકમાં એ પ્રમાણે ઉઘાડા પાડવાની પદ્ધતિનો જ આશ્રય લીધો છે. લોકો જ્યારે પોતાને ચકાવામાં નાખનાર આસપાસના વાતાવરણની અસન્નુ સ્વરૂપ અને મૂળ જાણી જાય છે, ત્યારે તેમને આગળ વધવાને માટે તે પૂરતું સાધન પુરુ પાડે છે. અમેરિકનોએ એક વખત એ જાણી લેવાની જરૂર છે, કે આપણને જે નડે છે તે કુદરતી રીતે થતો જતો આપણને ક્ષય નથી, પરંતુ જાણીજીણે હિનદી દીશામાં વહેતા જવાના પરિણામનું તે જ છે. એ જાણ્યાથી તેઓ ઉગરી જશે. આવા પ્રકારની સમજીત એજ એ રોગની ઔષધ છે.

ઠાઈપણ પ્રકારના અંગત આશયોને લઈને આ પુસ્તક લખવાનું કાર્ય હાય ધરવામાં નહોતું આવ્યું. જ્યારે તે એ હદે પહોંચ્યું કે આટલું જાણવાથી અમેરિકાનો વતની પોતાના સારાસારનો વિવેક કરવાની ચાવી હાથ કરી શકશે એવું અમારા માનવામાં આવ્યું, ત્યારે તેને અમે ત્યાંથી ચોખાવી દીધું. અમારા દુસ્મનો આનો

અર્થ એ કરે છે કે, વૈરભાવે આનો આરંભ થયો હતો, અને કલૈખ્ય ભાવે અમે તેને બંધ કર્યું. અમારા ટિકાકારો મૂખ્ય મૂલ્યને બાબુએ રાખી, કાંઈકે ભળતી જ વાત કરી રહ્યા છે કે નહીં તે તો આગળ ઉપર જ જાણી શકાશે. જ્યુ લોકોનાં ઉત્તમ હિતોના અમે વધારે સારા મિત્રો કહેવાઈએ, કે નેએ તોમને મોઢે મીઠું ખોલી વખાણે છે, અને પાછળથી તેમની ટીકા કરવાનું બાકી રાખતા નથી, એવા લોકો કહેવાય, તે પણ સમય જ સાબીત કરી બતાવશે.

પ્રકરણ ૧૮ મું.

પ્રજાશાસન અને ઉદ્યોગ

“ પ્રજાશાસન તંત્ર ” શબ્દ હાલના સમયમાં કદાચ કોઈપણ શબ્દ કરતાં વધારેમાં વધારે વપરાતો જોવામાં આવે છે, અને હું ધારું છું કે સામાન્ય રીતે જે લોકો અને માટે લાંબી ચોટી વાતો કરી રહ્યા છે તેમનેજ તેની ઓછામાં ઓછી જરૂર હોય છે. ગરબડીઆ બાપામાં પ્રજાશાસન વિષે બોલતાં લોકોને જ્યારે હું સાંભળું છું, ત્યારે મારું મન રાંકિત બને છે. મને એમ થાય છે કે, કદાચ એ રીતે, તેઓને એક પ્રકારનું જીવમીરાન્ય તો નહીં ઠોકી બેસાડવું હોય ! અગર એમની ઈચ્છા એવી તો નહીં હોય કે જે કામ તેમણે પોતે કરવું જોઈએ તે બીજા પાસે કરાવવાની તરકીમ ઉભી કરવી ! હું એવા પ્રકારના પ્રજાશાસનતંત્રની તરફેણમાં છું કે જેની અંદર દરેકને તેની શક્તિ અનુસાર પૂરતી તક મળે. મને લાગે છે કે જો આપણે આપણા બાઈઓની સેવા કરવા તરફજ વધારે ધ્યાન આપીએ, તો રાજ્યતંત્રના ખાલી બંધારણોની સાથે આપણે કંઈ વધુ નિસ્મત રહે નહીં, અને માત્ર જે કામ કરવાનું છે તેનેજ આપણે વળગ્યા રહીએ. સેવાના ધ્યેયનેજ નજર આગળ રાખીશું, તો ઉદ્યોગમાં, અગર જિવનમાં, સારી માડી લાગણીઓને માટે આપણે બહુ તકરાર કરીશું નહીં, જનસમુહ અને તેમના વર્ગોના સંબંધમાં પણ આપણે તકરાર ઉઠાવીશું નહીં, બંધ અગર ઉઘાડી દુકાનોની માયાકુટમાં પણ આપણે પડીશું નહીં. જિવનના સાચા વ્યાપારની સાથે આવી તેવી વાતોને કંઈજ લેવાદેવા હેતી નથી. આપણને નક્કર હક્કિકતોની જરૂર છે.

જ્યારે આપણને સમજાય છે કે માનવજાત આખી માનુષી લાગણીથી વિહીન હોય છે, ત્યારે ‘આપણને’ ખરેખરે

માનસિક ધક્કો લાગે છે. આવું વલણ માત્ર અમુક વર્ગના બોકોનું જ હોય છે, એવું દેખાડવાને માટે ધણા પ્રયત્નો થાય છે. પરંતુ વસ્તુતઃ આવું વલણ દરેક વર્ગના બોકોમાં જોવામાં આવે છે. પહેલાં, પૈસાદાર બોકો જ માનુષી લાગણી વગરના હોય છે, એવું બોકોને મનાવવાને માટે સતત પ્રચાર કાર્ય ચાલુ હતું, ત્યારે એવો અભિપ્રાય સામાન્ય થઈ પડ્યો હતો કે ગરીબો એકલા જ આ સહયુક્તી વિભૂષિત છે. પરંતુ પૈસાદાર કહો, કે ગરીબ કહો, બન્ને, પ્રમાણમાં ધણા થોડા હોય છે, અને આખા સમાજને આ બે જ વિભાગમાં તમે વહેંચી શકો નહીં.

ધનિક અને ગરીબ બોકોની વચ્ચે, નહીં પૈસાવાળા કે નહીં ગરીબ, એવા અધવચ્છા વર્ગના, બોકોનો સમુદ્ધ ધણો મોટો થવા જાય એમ છે માત્ર શ્રિમંતોનો સમાજ જો ઉભો કરવામાં આવે, તો હાલના આપણા સમાજથી તે જુદા પ્રકારનો હોય નહીં. એ શ્રિમંતો પૈકીના કેટલાકે કાંતો અનાજ ઉગાડવું પડશે, ખાવાનું રાધવું પડશે, સંચાઓ બનાવવા પડશે, આગગાડીઓ દોડાવવી પડશે-નહીં તો તેમણે બધાએ ભૂખે મરણશરણ થવું પડશે. કોઈકે તો કામ કરવું જ પડશે. ખરી રીતે જોવા જઈએ તો, આપણે ત્યાં નિર્મિત વર્ગો છે જ નહીં. કામ કરનારા, અને કામ નહીં કરનારા, એવા જ માણસો આપણે ત્યાં તો છે. વર્ગોનો ભેદ જે વર્તમાનપત્રોમાં અને ખીજાં લખાણોમાં વાંચવામાં આવે છે તે માત્ર કાલ્પનિક જ છે. કેટલાંક મૂડીવાદી વર્તમાનપત્રોનો દાખલો છે. તેમાં મજૂરવર્ગને માટે આવતી કેટલીક હકિકતો વાંચી આપણને જરૂર અચંબો થયા વગર રહેતો નથી. કેટલાંક મજૂરવાદી વર્તમાનપત્રોનો દાખલો છે. તેમાં મૂડીવાદીઓને માટે કહેવામાં આવતી કેટલીક હકિકતો માનતાં તેટલો જ અચંબો થાય તેમ છે. છતાં બંનેમાં સત્યનો અંશ તો છે જ. જે માણસ માત્ર મૂડીવાદી જ છે,

ખીજાઓની મહેનતના પરિણામોના જોરે સદા ખેલતો હોય છે, તે જરૂર ટીકાને પાત્ર છે. મૂઢીવાદી છાપાંઓમાં મજૂર વર્ગના લોકોને માટે જે લખાણો લખવામાં આવે છે તે મોટા મોટા ઉદ્યોગોના વ્યવસ્થા કરનારાઓ કાંઈ લખતા નથી હોતા. પરંતુ પોતાના માલિકોને ખુશ રાખવાની વૃત્તિવાળા વર્ગના લેખકો જ એ લેખો લખતા હોય છે. મજૂર વાદીઓનાં છાપાં તપાસશે તોયે જણાશે કે ત્યાં વળી અમજિવીના માનીતા અભિપ્રાયોને ઉત્તેજે અને ઉશ્કેરે એવાં લખાણો લખનારો વર્ગ હોય છે. એ બંને પ્રકારના લેખકો માત્ર પોતપોતાના મતોના પ્રચારકો જ ગણી શકાય. પરંતુ જે પ્રચાર કામ સત્ય હકિકતો દેખાવતું નથી, તે પોતાના જ વિનાશને માટે સર્જા-એલું હોય છે, અને હોવું પણ તેમજ જોઈએ. તમે સુખેથી તેમને લૂંટી લ્યો, અને લોકો શાંત બેસી રહે એવી પરિસ્થિતિ ઉભી કરવા માટે, દેશાભિમાનનો ઉપદેશ તમે કરી શકો જ નહીં. કરો તો એ લાંબો સમય તે નબી શકે જ નહીં. તેમજ સખત, કામ કરીને ઉત્પાદન પુષ્કળ કરવાનો ઉપદેશ પણ, તમે ત્યાં સુધી તમારો પોતાનો નફો તેમાંથી ઉઠાવી લેવાની ખાતર કરતા હશો, ત્યાં સુધી વ્યર્થ જ છે.

એ શક, કામે રાખનાર વર્ગ પાસે જે હકીકતોની સામગ્રી છે, તે કામે રહેનાર વર્ગે, તેમના ઉપર પોતાના અભિપ્રાયો કે મતો બાંધી લેતાં પહેલાં, પોતે જોઈ તપાસી જવી જોઈએ. કામે રહેનાર વર્ગ પણ ચોક્કસ એવી હકીકતોની સામગ્રી ધરાવે છે કે જે કામે રાખનારને ઉપયોગી થઈ પડે. પરંતુ એ બેમાંના ડોઢ પણ એક પક્ષ પાસે બધી જ હકીકતો હોય, એવો સંભવ નથી, અને વસ્તુસ્થિતિ ત્યાં આવી હોય ત્યાં પ્રચાર કામ ત્રુટી ભરેલું જ કહેવાય. એક વર્ગના વિચારો ખીજા ઉપર બળજોરીથી લાદી દેવાનો પ્રયાસ કરવો, એ કામપણ રીતે ઈચ્છવા યોગ્ય નથી. આપણને ખરેખરો જોની જરૂર છે.

તે એ છે કે જાધાએ વિચારોનો સમન્વય કરી, તેમાંથી રચનાત્મક કાંઈક સર્જ્યું.

મજુરસંઘ, અને હડતાલ પાડવાનો હક્ક, એ વાતનો આપણે વિચાર કરીએ. આ દેશમાં સંઘના માણસોમાં જે પક્ષ વધારે મજબૂત હોય છે, તે એવા સઘોમાંથી મેળવતા પગારોવાળા માણસોનો જ પક્ષ હોય છે. તેમાંના કેટલાક તો ઘણા પૈસાદાર હોય છે. બીજા-વળી એવા ઉદ્યમ સમાજવાદી હોય છે કે ‘બાલ્ડેવીઝમ’ અગર ખૂનામરફીને પસંદ કરતા હોય છે—સંઘમાંથી બરપટ્ટે તેમને પગાર મળતા હોય છે, એટલે કાંઈપણ પ્રકારની બીજી જાતમહેનતમાંથી તેઓ મુક્ત જ હોય છે. અને તેનો ઉપયોગ પછી તેઓ આવા હાથે રસ્તે લઈ જનારા પ્રચારકાર્યમાં કરી શકે છે. તેઓ જાધા, આને લાંબને, અમુક પ્રકારનાં માનમર્તબો ભોગવવા બાગ્યશાળી થએલા હોય છે, જે માનમર્તબો, બાકી કુદરતી રીતે, હરિશ્ચંદ્રની અંદર તેઓ મેળવી શક્યા ન હોતા.

મજુરસંઘોના કાર્યવાહક અધિકારીઓ તેના સભાસદોના જેટલા ટેકીલા, પ્રામાણિક, સુધડ, અને સામાન્ય હાપણુ ધરાવનાર હોત, તો એ આખી ચળવળે, છેલ્લાં થોડાં વર્ષો થયાં જે સ્વરૂપ પકડ્યું છે તેનાં કરતાં વળી, જુદા જ પ્રકારનું સ્વરૂપ પકડ્યું હોત.

મજુરવર્ગ પ્રુદ્ધોપ્રુદ્ધ સમજે છે કે સિદ્ધાંતોના સ્વિકાર અને અમલ કરવાથી સંજોગો બદલી શકાય છે. જો કે તેમાંના કેટલાક થોડા એવી દિલ્લુદિલ્લી દોરવાઈ જતા લાગે છે, કે તેઓના મન, પ્રગતિ વિરોધને વધાર્યો કરવામાં જ સમાયલી હોય એમ લાગે છે. મજુરસંઘના નેતાઓને મન પણ એજ દિલ્લુદિલ્લી વસી ગઈ હોય છે. એમના ઈચ્છા એવી હોય છે કે સંજોગો છે તેવા ને તેવા બલે રહે. નહીં તો તેમના અસ્તિત્વની જરૂર શી રહેવાની? દરેક હડતાલ તેમના

અરિતાવની જરૂરિયાત માટે એક દલીલ જ પૂરી પાડે છે. તેને લઇને તેઓ કહી શકે છે કે “ જુઓ, અમારી હજુ તમને કેટલી બધી જરૂર છે? ”

ખરેખરો મજુરોનો નેતા તો તે જ કહી શકાય, કે જે મહેનતને યોગ્ય કામ, ને તેનો દર, પૂરાં પાડી શકે છે, નહીં કે જે મહેનતને હોંતાઈ અને ભૂખમરાની ધરા તરફ ધસડે છે તે. આ દેશની અંદર જે મજુરસંઘ, બધાં હિતોનો બરાબર સમન્વય કરી, બધાં હિતો અન્યોન્યના આશ્રયે રહે એવું કરે, તે જ કાયમનું ટકી રહેશે અને આગળ આવી શકશે.

એવી ફેરફારીનાં ચિન્હો દેખાય છે. સંઘના નેતાઓનો સંઘ જ્યારે અદ્રશ્ય થશે, ત્યારે તેની સાથે આંધળે બહેરું કુટનાગ બડેખાં-ઓનો સંઘ પણ જતો જ રહેશે. આ બડેખાં જ્યારે એક પ્રકારના દર્દરૂપ હતો, ત્યારે સ્વાર્થી સંઘનો નેતા તેના અનુપાન સમાન હતો. જ્યારે એ સ્વાર્થી સંઘનો નેતા દર્દ સમાન થઈ પડ્યો, ત્યારે તેનું અનુપાન આ બડેખાં બની ગયો. ખરી રીતે, એ બન્ને સુવ્યવસ્થિત સમાજમાં ઘટાવી શકાય નહીં, એવાં તત્ત્વો છે. અને તે બન્ને સાથે જ જતાં રહેશે, એમ લાગે છે.

મજુરવર્ગ સુવ્યવસ્થિત રીતે પોતાનું કામ કરે, એવી સંગ્રાહ-ઓની વિરૂદ્ધ હું સહેજે પણ નથી. કોઈપણ પ્રકારની પ્રગતિ સાધી શકે એવી વ્યવસ્થાની સામે હું છું જ નહીં. ન્યાં ઉત્પાદનની મર્યાદા નક્કી કરવા માટે જ જાણે વ્યવસ્થાનો કાર્યક્રમ હોય, ત્યાં મારો વિરોધ છે. પછી તે મર્યાદા ગમે તે કામે રાખનારો વર્ગ નક્કી કરવા મથતો હોય અગર કામે રહેનાર વર્ગ નક્કી કરવા મથતો હોય, તેની સાથે મને કાંઈ લેવાદેવા નથી.

કામ કરનાર માણસે જાતે કેટલાક ધણા વિદ્યાતક ખ્યાલો

પ્રત્યે સાવચેત રહેવાની જરૂર છે. કેટલીક વખત એમ કહેવામાં આવે છે કે, કામ કરનાર જેમ કામ વધારે ઝોણું કરે છે, તેમ ખીજાઓને માટે તે વધારે કામ કરવાની જગ્યાઓ રાખી શકે છે, આ ભ્રમજનક ખ્યાલનો અર્થ તો એજ, કે આજસ એ ઉત્પાદક શક્તિ ધરાવે છે, એવું આપણે માનવું. આજસે કદી કામ કરવાની જગ્યા ઉભી કરીજ નથી. તે તો માત્ર બોલોજ ઉત્પન્ન કરે છે. ઉદ્યોગી માણસ પોતાના સાથીદારનું કામ પડાવી શકતો નથી. સદ્દર ધંધા તો તેજ હોઇ શકે, કે જેની અંદર દરેક માણસ પોતાનું દિવસનું ફરેલું કામ પુરેપુરું આપે છે, અને જે આપવાને માટે તે મગરૂરી ધરાવે છે. અને જે દેશના માણસો પ્રામાણિકપણે પોતાનું કામ કરે છે, અને ઉત્પાદનનાં સાધનો સાથે ઝડપ કાઢતા નથી, તે દેશ પણ સહિસલામત અને સદ્દર રહી શકે છે.

એક કામ, જે પ્રહેલાં દસ માણસોથી થતું હતું, અને જે આજે નવ માણસોથી થઈ શકે છે, એવા પ્રકારની વસ્તુસ્થિતિ એ સાબિત કરતી નથી કે પેણો દસમો માણસ બેકાર રખાડી જાય છે. એનો અર્થ ઉલટો એટલો જ થાય છે કે, જે કામ ઉપર તે હતો તે ને તે કામ ઉપર યોગ્યતા તે રહેતો નથી. અને એ કામને માટે જે કિંમત આપવી જોઈએ તેના કરતાં વધારે આપી, તે બેકાર માણસનો બોલો જનતાને ઉઠાવવો પડે છે, તેમ પણ કાંઈ હોતું નથી. ખરું જોતાં, એ દશમો માણસ વગર જરૂરનો જ હતો, અને તેના ખર્ચનો બોલો ધરાકને નાહક ઉઠાવવો પડતો હતો પરંતુ વગર જરૂરનો, એટલે દુનિયાના ખીજા કોઇ કામને માટે પણ વગર જરૂરનો, એમ નહીં જ, તેમજ તેના કારખાનામાંના ખીજા કોઇ કામ માટે પણ વગર જરૂરનો, તેમ પણ નહીં—માત્ર તે જ ખાસ કામ માટે વગર જરૂરનો.

બધી ગેરવ્યવસ્થાનો બાર સામાન્ય જનતાને માથે જ હોય છે.

ત્યાં ત્યાં જે કામ એક માણસથી થઈ શકતું હોય તેને બદલે તેને માટે બે માણસો રોકવામાં આવતા હોય, ત્યાં ત્યાં ગ્રાહક વર્ગ તો તેમણે આપવું જોઈએ તેના કરતાં બહુજન ખર્ચ આપે છે એમ કહેવાય.

દિવસનું કામ એટલે નક્કી થયેલા કલાકો સુધીની કુકાનની અંદરની હાજરી, એ જ માત્ર તેનો અર્થ નથી. મેળવેલા દરના બદલામાં આપેલી સેવાનું માપ, એ જ તેનો અર્થ છે, અને તેમાં બે આધુનિક પાણું કરવામાં આવે તો અવ્યવસ્થા અને ગોટાળો રહેજે બહાર તરી આવ્યા વગર રહે નહીં. એ વસ્તુસ્થિતિને સમગ્ર દેશમાં વિસ્તારી મુકીએ તો ધંધોમાત્ર ઉપરતળે થઈ રહ્યા વગર રહે નહીં. એટલે અભિવિભાગ અને વ્યવસ્થા વિભાગ બન્નેનો દોષ સરખે હિરસે છે.

માત્ર માગણીઓથી મહત્વની વાત કાંઈ પ્રાપ્ત થઈ શકતી નથી. હડતાલો હંમેશાં નિષ્ફળ જવાનું કારણ એ જ છે. વધારે દરોને માટે, અગર ઓછા કલાકોને માટે, જે હાકલ પાડવામાં આવે છે તેનો અર્થ ખરી રીતે પોતાનો બોલો સામાન્ય સમજ બહાર હસેલી દેવા ગાગે છે એમ થાય છે, અને તેથી જ તે નિષ્ફળ નિવડે છે. અને ક્ષીણે તો જે ઉદ્યોગ જે સેવા આપવાને નિમીયો હોય તે, તે સેવાના ક્ષેત્રમાં ઉત્તરી અટકાયત કરતો થઈ જાય છે. આનો અર્થ એમ નથી કે એકે હડતાલમાં કશુંજ તથ્ય નથી હોતું. ઘણી વખત કેટલીક દુબીટાઓ ઉઘાડી પાડવાને તે ઘણી ઉપયોગી થઈ પડે છે. આવી હડતાલોનું કારણ કામે રાખનારાઓની ભુલો હોય છે. કેટલાક કામે રાખનાર માણસો પણ તે કામને માટે પોતે નાલાયક હોય છે. માણસોને કામે રાખવા 'એ' નાની 'સુની' વાત નથી. માણસોને કામે રાખનાર પોતે નાલાયક હોય, અને તેને લઈને

ન્ટેલી મુશીબતો ઉભી થાય છે તેટલી મુશીબતો કામે રહેનાર માણસ નાલાયક હોય તેને લઈને થતી નથી.

ખીજા પ્રકારની પણ હડતાલ છે, જેની અંદર હડતાલ પાડવાનો ઉદ્દેશ છાનો રાખવામાં આવેલો હોય છે. આ પ્રકારની હડતાલમાં કોઈ એકાદ ધાંધળિયો, પોતાનો સ્વાર્થ સાધવાને માટે, શ્રમજીવીઓની મારફત, તેમને પોતાનું સાધન બનાવીને, તેમ કરવા ઉશ્કેરે છે. એક ઉદાહરણ લઈએ, ધારો કે અત્રે એક મહાન ધંધો ધણી સફળતા-પૂર્વક ચાલી રહ્યો છે, કારણ જનતાની જરૂરિયાતને પહોંચી વળવાને માટે ઉત્તમ પ્રકારનું અને પુષ્કળ પ્રમાણમાં તે ઉત્પાદન કરતો હોય છે. ન્યાયને રસ્તે તે પોતાનું કામ કર્યું જાય છે. આવા સટો-રિયાતી દ્રષ્ટિમાં આવો એકાદો ઉદ્યોગ ધણી ખટકે છે. અને તેની ઉપર પોતાની સત્તા કેવી રીતે અમલમાં આવે તેવાજ દાવપેચો તેઓ ખેલતા હોય છે. પોતાનો અંગત સ્વાર્થ સાધવાનો કંતિ આમાં ઉદ્દેશ હોય છે, અગર તો એ ધંધાની નીતિમાં બધો ફેરફાર કરાવી નાખવાનો તેમનો ઉદ્દેશ હોય છે, કારણ ખીજા ધંધાદારીઓને સત્યને માર્ગે ચાલવાનું પરવડતું નથી હોતું. વળી એવા ઉદ્યોગને અંદરખાનેથી ખળભળાવી શકાય એમ નથી હોતું, કારણ ત્યાંના કારીગરોને હડતાલ પાડવાને માટે કશુંજ કારણ હોતું નથી, એટલે એવી બાબતમાં ખીજી રીત અખત્યાર કરવામાં આવે છે. એ ધંધાના સાધનોને પૂરી પાડનારી બહારની ધણી દુકાનો હોય છે. એનો જો કાણ આવી જાય તો પોતાનું કામ થઈ જાય, એમ માની બહારની હડતાલોને ઉત્તેજિત કરવામાં આવે છે. કારખાનાનાં સાધનો પૂરાં પાડનાર મૂળને આવી રીતે સાધવામાં આવે છે. એ બહારની દુકાનોની અંદર કામ કરનારા માણસોને જો આ ચાલ-બાજીની જાણ થાય તો તેઓ તેનાં રમકડાં બનવાનું સ્વિકારે નહીં. પરંતુ ખરી હકિકત શી છે તે તેઓ જાણતા નથી હોતા. હડતાલ

હીઆઓ આવી હડતાલમાં દાવે તેથી શું કામ કામ કરનારાઓનાં જાવી સુધરી જાય છે ? બહારના સટોરીઆઓના હાથમાં એવા ઉદ્યોગોનું સુકાન સોંપવામાં કારિગરોને શું વધારે રાજી મળવાની, અગર તો તેમના પ્રત્યેના વર્તનમાં શું એકદમ સુધારો થઈ જવાની આશા તેમને હોય છે ?

હડતાલનો ત્રીજો પ્રકાર પણ છે. મહેનત અને મજૂરીને બદનામ કરવાના ઇશિદાથી, પૈસાદાર લોકોનાં હિતો સચવાઈ રહે તેને માટે, એવા પ્રકારની હડતાલો સળગાવવામાં આવે છે. અમેરિકન કારિગર સ્વતંત્ર અને સદ્દર અભિપ્રાય પોતાને માટે પોતે બાંધી શકે એવો હોય છે. સુખનાં સ્વપ્નાંઓના હવાઈ કિલ્લાઓની ખૂમોથી તે દોરવાઈ જતો નથી. એ એક અગત્યનું સત્ય તેને સચોટ રીતે સમજાયું હોય છે કે છુદ્દિની ઉણપ બળભેરીનો આશ્રય લીધાથી પુરી પાડી શકાતી નથી. પરંતુ અમેરિકાના એ મજૂર વર્ગો ઉપર ઔદ્યોગિકીકરણની છાપ પાડવાના પણ અનેક મક્કમ પ્રયાસો થઈ રહ્યા છે.

હડતાલો ન પડે એવી વસ્તુસ્થિતિ ઉત્પન્ન કરવી, એજ માત્ર ઉદ્યોગની પ્રગતિનું માપક યંત્ર નથી. એનો અર્થ એટલોજ થાય છે કે ઉદ્યોગપતિઓએ પોતાના ઉદ્યોગમાં જે જે ખામીઓ અને ત્રુટીઓ હોય તે તે સુધારવા પાછળ મંડી જવું.

ફ્રાંડના ઉદ્યોગોની અંદર કામ કરનારા માણસોની સાથેના સંબંધનો અનુભવ સધળે ઠેકાણે ધણોજ સંતોષકારક નીવડેલો છે. સંધોની સાથે અમારે વિરોધ નથી. મજૂરીના દરો કાંઈપણ મજૂરસંઘ વ્યાજખી રીતે માગી શકે તેના કરતાં ઊંચાજ હોય છે, અને કામ કરવાના કલાકો ઓછા હોય છે, એટલે સંધોના સભાસદ ખતીને કાંઈપણ વધુ લાભ લેવાનું તેમને માટે હોતું નથી. તેમનો

ધણી મોટો ભાગ સંધોનો સભાસદજ નથી હોતો કાણુ સભાસદ છે, કેટલા સભાસદ તે જાણુવા વિગેરેની ખટખટમાં પડવાનું અમારે કાંઈજ કારણુ જણાવું નથી. છતાંએ એવા સંધોને અને માન આપીએ છીએ. તેમની શુભનિષ્ઠાએ પ્રત્યે સહાનુભૂતિ દર્શાવીએ છીએ, અને અશુભનિષ્ઠાઓનો ખુલ્લે અવાજે પ્રતિકાર કરીએ છીએ. તેના બદલામાં અમને પણ તેઓ માનપૂર્વક નિહાળે છે. કોક કોક વખત આમ હોવા છતાંએ ચળવળિયાઓ મુશ્કેલી ઉભી કરવાના પેતરા રચે છે. પરંતુ મજબૂરોનો સાથ તેમને પૂરતા પ્રમાણમાં મળી ગ્હેતો ન હોવાથી પાછા પડે છે.

લોકો ઉમદા, પણ અમલમાં મુકી ન શકાય એવા, ખાલી લાગણીના ઉદ્દગારો કરતાં કાંઈક વધારે નક્કર વસ્તુની આશા રાખતા હોય છે. સામાજિક વ્યવસ્થાની ઘટના ખાલી શબ્દોથી કાંઈ ઉભી થઈ જતી નથી. માણસ માણસની વચ્ચેના રોજના સંબંધના જોરે કરીને તે અમલમાં લાવી શકાય છે. પોતાના બહા આશયો ચોકકસ પ્રકારના રચનાત્મક કાર્યોદ્ધારાજ આવિર્ભૂત કરી શકાય છે. પ્રચાર-કામ, પત્રિકાઓ, અગર તો ભાષણો-એ સૌ મિથ્યા છે. અંતઃકરણ પૂર્વક કરવામાં આવેલું એક જ કામ એને માટે જસ છે.

મહાન ધંધાની ખરી મહત્તા માનવની મહત્તા કરતાં પણ મોટી છે. મનુષ્યના વ્યક્તિત્વને એમાં સ્થાન નથી રહેતું. કાણુ શેઠ અને કાણુ નોકર, એ સૌ જાણરા એકત્વમાં એ દૈત્યું અસ્તિત્વ નિરાણુ નથી રહેતું. જન્મેએ સાથે મળી એવી એક જાણરી ઉત્પાદનીય વ્યવસ્થાને જન્મ આપેલો છે કે જે જગતને જોઈતી ચીજો પૂરી પાડે છે, અને તેના બદલામાં તેની કિંમતનો સ્વિકાર કરીને, એ ધંધાની અંદર કામ કરતા અનેકનેક માણસોનો જિવનનિર્વાહ કરે છે. એટલે ધંધો સ્વતઃ એક મહાન વસ્તુ બની રહે છે.

હમરો અને લાખો કુંડુંબોના મુંજરાંનનાં સાધન પૂર્ણ પાડતા મહાન ધધાના સંબંધમાં જરૂર કોઈકે દ્રષ્ટુ રહસ્ય સમા-યક્ષ હોયું જોઈએ. એટલે એવા ધધાને ચાલું રાખવાની પણ આપણી પવિત્ર ફરજ જ ગણાવી જોઈએ.

કામે રાખનાર માણસે પણ કામે રહેનાર માણસની પેઠે એકે માણસ જ છે. અને મનુષ્યને 'સાહજિક' દરેક મર્મીદાને પાત્ર છે. એના કામને માટે લાયક જેટલી શક્તિ એનામાં હશે તેટલી જ લાયકાતવાળો તે બની શકશે. એની મહત્તા નામની જ બલે હોય, પરંતુ ધધાની મહત્તા તેથી કંઈ વિશેષ જ છે. એનાથી તો જિવનનિર્વાહ ચાલે છે. એ સત્ય વસ્તુ છે, સક્રિય વસ્તુ છે. તેની લાયકાત પગારનાં પરબિડિયાં ઉપર નબી રહે છે.

ધધાની અંદર અતિશય એકતાનતા બાગ્યે રહી શકે. છતાંયે એટલી તો એકતાનતા રહી શકે કે જેને લઈને પ્રયત્નો અને પ્રગતિ વચ્ચેની હરીશાષ્ટ વારેવારે અચગાષ્ટ પડે નહીં. કોઈપણ સંસ્થાએ એકદિલીથી એક જ ધ્યેયની પાછળ મંડ્યા રહેવું, એ એક વાત છે, પરંતુ તેવી સંસ્થાએ વ્યક્તિગત નાધાયકીને વટાવી જઈ સાચી એકદિલીથી કામ કરવું, એ બીજી વાત છે. ધ્યેય પ્રધાન બાબત છે, સંસ્થા ગૌણ બાબત છે. ખરી એકદિલીથી કામ કરનાર સંસ્થા તો તેજ કહેવાય કે જેની અંદર તેના બધા સભ્યો એક જ મૂખ્ય ધ્યેયને અવલંબીને પોતાનું કામ કરતા હોય.

આવી એકતાનતાનો સિદ્ધાંત આસપાસના વાતાવરણ ઉપર આધાર નાખતો નથી. કેટલાક માણસો એવા હોય છે કે અનુકૂળ વાતાવરણની અંદરજ તે પોતાનું કામ કરી શકે. એવા માણસો ધધામાં નિષ્ફળ નિવડે છે, એટલું જ નહીં, ચારિત્ર્યમાં પણ તે નિષ્ફળ નિવડે છે. ચમત્કા માણસોની માથે કામકાજ કરવાનો લોકોને

ધણી શોખ હોય છે. પરંતુ છેવટે એવો સ્વભાવ પોતાની અંદરના કિંમતી ગુણોને પણ બગાડે છે.

આજ વસ્તુચિત્તિને તેના બહાણા અર્થમાં વિચારી જોતાં આપણે કહી શકીશું કે શ્રિમંતોએ ગરીબોને ચાહવાની, અગર તે ગરીબોએ શ્રિમંતોને ચાહવાની, કંઈ જ જરૂર નથી; તેમજ શેકે નોકરને ચાહવાની, કે નોકરે શેકને ચાહવાની, પણ જરૂર નથી. તેની યોગ્યતા મુજબ, દરેકે બીજાની પ્રત્યે ન્યાયપૂર્વકનું વર્તન રાખવું, એ જ માત્ર જરૂરનું છે. ખરું લોકશાસન એનું જ નામ-છેદ કે સુનો, બટ્ટી કે મિલ, કોની માલિકીની હોવી જોઈએ, કોની નહીં, એ સવાલ તેને માટે મહત્વનો નથી.

પ્રકરણ ૧૯ મું.

ભાવિ દર્શન.

આપણે ખરેખરા પરિવર્તનના સમયની અંદર જિવી રહ્યા છીએ. એ પરિવર્તન આપણી ચારે માનુષ્યે, ધીરે ધીરે, દેખી શકાય નહીં એવી રીતે, પરંતુ ઘણી જ મજબૂત રીતે, થયા કરે છે. ધીમે ધીમે કામ કરાવતું અનુસંધાન કરતાં આપણે શિખ્યા છીએ. જેને આપણે ડબલગિરિ કે ગડગડાટ કહીએ છીએ તે માત્ર આગામી પુનર્નિર્વનના સૂચક ચિન્હ તરિકે જ છે. જાહેર જનતાના દષ્ટિ-ખિન્દુમાં પણ ફેરફાર થતો જાય છે. અને ભૂતકાળની અમાન્ય અને ખરાબ પદ્ધતિને ભવિષ્યકાળની અતિઉત્તમ પદ્ધતિમાં લાવી મુકવાને માટે પણ ખરી રીતે આપણે આપણા દષ્ટિખિન્દુમાં જ ફેરફાર કરવાની જરૂર છે. અંતિમ સત્યોત્તુ આપણને વધારે સારી રીતે જાન થતું જાય છે, અને આપણે જાણવા મંડ્યા છીએ કે દુનિયામાં સભર અને સંપૂર્ણ પ્રકારના જિવનવહનને માટે જે જે વસ્તુઓ જરૂરની છે તે બધી જ આપણી પાસે હોય છે. અને એક વખત આપણે શિખી જઇશું કે તે વસ્તુઓ કંઈ, અને તેનો શો અર્થ છે, એટલે પછી આપણે તેના ઉપયોગ પણ વધારે સારી રીતે કરી શકીશું.

જે ખોટું છે તેને ખરું કરવાને માટે ખોટાપણાની રૂપરૂપ વ્યાખ્યા આપણે કરી લેવી જોઈએ. વ્યક્તિને આપણે જોઈએ તે કરતાં વધારે પ્રાધાન્ય આપીએ છીએ. એકની પાસે શું છે, અને બીજાની પાસે શું નથી, એ જ આપણે જોયા કરીએ છીએ, અને જે વાત વ્યક્તિઓથી પર છે તેને પણ વ્યક્તિના સંબંધનું સ્વરૂપ આપી દેઈએ છીએ. આપણા આર્થિક પ્રશ્નોની અંદર પણ જરૂર આપણે માનુષીસ્વભાવ પોતાનો ભાગ ભજવના વગર રહેતો નથી. સ્વાર્થ ત્યાં ને ત્યાં છે જ, અને જિવનની બધી હરિફાઈવાળી પ્રવૃત્તિઓ

એનાજ રંગે રંગાયલી હોય છે. જે એકજ વર્ગનો સ્વાર્થ એ વિશેષ ગુણ હોત તો તેને આપણે અપનાવી શક્યા હોત. પરંતુ મનુષ્ય માત્રના તાણાવાણામાં વણાયેલો એ તંતુ છે. તેવીજ રીતે લોભ, ઇર્ષ્યા, અને અસૂચા, પણ અસ્તિત્વ ધરાવે છે.

પરંતુ જેમ જેમ જિવનવિગ્રહ ઓછો તીવ્ર બનતો જાય છે, તેમ તેમ આપણા નાણુક બાવો અને સુકોમળ આશયોને સંતોષવાને માટે આપણને તક મળતી રહે છે. પ્રગતિની સાથે સાથે જિવનની વસ્તુઓમાં પણ વધારોજ થતો રહે છે. એક અમેરિકનના ઘરની પાછળના વાડામાં અત્યારે જે જે વસ્તુઓ અને ચીજો બને છે તેટલી એકાદ આફ્રીકન રાજના આખા દેશમાં પણ શોધી જશો નહીં. સાધારણ અમેરિકન યુવાનને આજે જે જે વસ્તુઓનો ખટલો રાખવો જોઈએ છે તેટલો ખટલો આખી એશિયોની જાતી પાસે પણ હોતો નથી. રસોઈને માટેનાં વાસણો, જમવાને માટેનો ઓરડો, સુવાને માટેનો ઓરડો, વિગેરે વિગેરેની જે યાદી બનાવવામાં આવે, અને ૫૦૦ વર્ષો પૂર્વના કોઈ એક શ્રોમંત, ચોખીન, સત્તાધારી વ્યક્તિની પાસે તે રજુ કરવામાં આવે, તો એની તો અછતજ ગુમ થઈ જાય. જિવનને મુશ્કેલી બધું બનાવે એવી ચીજોનો વધારો એ પ્રગતિના પગથીયા રૂપ છે. અત્યારે ઉદ્યોગના ક્ષેત્રની અંદર મહેનત અને માલને જે મોટા પ્રમાણમાં ઉપયોગ થઈ રહ્યો છે તે ખોટી રીતે થઈ રહ્યો છે, કોઈપણ પ્રકારની સેવા પૂરી પાડ્યા વગરનો થઈ રહ્યો છે, એ સત્ય જેટલું જોઈએ તેટલું જગતના મનની અંદર હજી ભગી ગયું લાગતું નથી. પરંતુ એ સ્થિતિમાંથી આગળ વધવાની આપણે આશા જરૂર રાખી શકીએ.

જડ વસ્તુઓના માલકિપણના મોહમાંથી આપણે છૂટતા જઈએ છીએ. પૈસાદાર થવું એ હાલના જમાનામાં કોઈ અપૂર્વ

માનની વાત ગણાતી નથી. ખરી રીતે તો સામાન્ય રીતની મનુષ્યોની પૈસાદાર થવાની મહત્વકાંક્ષા પણ નથી એમ કહેવું વધારા પડતું નથી. પહેલાં જેમ લોકો પૈસાની પૂજા કરતા, તેમ પૈસાને ખાતર જ, પૈસો એ સર્વસ્વ છે, એવું લોકો હવે માનતા નથી. પૈસાનો રોનકથી તેઓ અંજલિ નથી, તેમ જ પૈસાદારના કમામથી તેઓ દખાતા નથી. વ્યયમાંથી વધેલું જેટલું આપણે એકઠું કરીએ તેનાથી આપણી ખ્યાતિ કાંઈ વધે તેમ નથી.

એક ક્ષણભર જ બે બેડો વિચાર કરી જોશો તો સમજશે કે, અંગત વ્યક્તિગત હાયદાનો વિચાર કરીશું તો, પૈસાનો અયાગ સંધરી, તેને માટે, તદ્દન અર્થ વગરનો જ છે. કારણ મનુષ્ય એ તો હંમેશાં મનુષ્ય જ રહેવાનો. એનું પોપણુ અમુક જ પ્રમાણ અને જાતના ખોરાકથી થવાનું. એને ગરમાવો અમુક જ વજનના પોપાકથી મળવાનો-પછી તે બધે શ્રીમંત હો કે ગરીબ. અને ઠોઠપણુ માણસ એકો વખતે એક જ ઝોરડી કરતાં વધારેમાં જોતાનો વાસ રાખી શકે જ નહીં.

પરંતુ તેને બદલે એ વ્યક્તિ બે સેવાનાં સ્વપ્નાં સેવતી હોય, મોટી મોટી યોજનાઓને અમલમાં મુકવાની આશા રાખતી હોય, ઔદ્યોગિક રણમાંથી ગુલામનાં પુષ્પો ખીલી નીકળે એવી સુદર જુમી બનાવી મુકવાની મહત્વકાંક્ષા સેવતી હોય, તો તેના એ અયાગ ધનના ઢગલાની અંદર, ખેડુત જેમ ખીની અંદર દાણો ભેંધ શકે છે તેમ, કાંઈક જિવંત તત્ત્વ આપણે નીહાણી શકીએ, જેનો લાભ, સૂર્યના કિરણોની માફક, સર્વત્ર સરખી રીતે પ્રસરી શકે.

આ જગતની અંદર બે પ્રકારના મૂર્ખોઓ વસે છે. એક લાખોપત્તી ધનિક, જે એમ માને છે કે પૈસાને સંધરી ગખવાથી તે ગમે તે રીતે સમગ્ર સત્તાને પણ હાથ કરી શકશે. બીજો એકે ઠોડી નહીં ધરાવતો સુધારક, જે એમ માને છે કે બે એક

વર્ગની પાસેથી પૈસો કુટવી લઈ બીજા વર્ગને આપી શકાય તો દુનિયાનાં બધાં દુઃખોનો અંત લાવી શકાય.

આ બંને અવગા માર્ગ ઉપર ચાલી રહ્યા છે. આપણા વખતના કેટલાક સફળમાં સફળ શ્રિમંતોએ દુનિયાના બીજા સામાન્ય માણસોના ધનની અંદર એક કોડીનો પણ વધારો કર્યો નથી.

આપણી પોતાની ઉત્પાદક શક્તિની મર્યાદા બાંધીને તેટલું જ ધન આપણે બધાએ સર્જવું હોત, તો દરેક માટે તે પૂરતું થઈ રહે, અને દરેકને પૂરતું મળી પછી રહે તેમ થાત. નિર્દગીની જરૂરિયાતોની જે ખરેખરી તાણ કહેવામાં આવે છે, તે તાણ પડવાનું કારણ ઉત્પાદનની અછત અગર તેનો અભાવ છે. અને ઉત્પાદનની અછત હોવાનું કારણ કેવી રીતે અને શું ઉત્પન્ન કરવું તેનું અજ્ઞાન, એ છે.

*

*

*

શરૂઆતમાં આપણે આટલું તો માનવું જ જોઈએ:--

કે પૃથ્વીની અંદર દરેકને સાધારણ સારી રીતે પોપણ મળી રહે તેટલા પ્રમાણમાં બધું જ ઉત્પન્ન કરવાની શક્તી સમાયતી છે. માત્ર ખોરાક જ નહીં, પરંતુ બીજી જે જે વસ્તુઓ જોઈએ તે બધી જ વસ્તુઓ સુધાં. કારણ પૃથ્વીમાંથી જ બધું પેદા થાય છે.

કે મનુષી, ઉત્પાદન, વહેંચણી, અને તેના બદલામાં મળતું મહેનતાણું, એ બધાંને બરોબર સંયોજિત કરી, એવી વ્યવસ્થા ઉપજાવી કાઢવાનું શક્ય છે કે જેથી એ વ્યવસ્થાના એ દરેક અંગમાં જે જે પોતાનો ફાળો આપે તેને સંપૂર્ણ ન્યાયપુરઃસર નહીં થયેલો તેનો ભાગ ચોક્કસ મળે, એવી તેના મનને ખાત્રી આપી શકાય.

કે, મનુષ્ય સ્વભાવની સાહજિક ત્રુટિઓનો વિચાર કરીએ તો પણ આપણી આર્થિક પદ્ધતિનો એવો સુમેળ સાધી શકાય એમ છે, કે જેને લઈને સ્વાર્થ જો કે સમુગ્રો નાણુદ ન કરી શકાય તો પણ, તેની ગંભીર આર્થિક અન્યાય કરવાની શક્તીનો તો નાશ કરી જ શકાય.

*

*

ઉત્પાદન અને વહેંચણીના કાર્યમાં નોટલી કાબેલિયત, કે અન-
ધડતા, હોય તેટલા જ પ્રમાણમાં જિવનવહન સહેલું, અગર મુશ્કેલ,
પડે છે. એવું માનવામાં આવે છે કે ધંધો નફાને માટે જ કરવામાં
આવે છે. પણ તે ખોટું છે. ધંધો સેવા કરવાને માટે છે. તેની
આસપાસ નૈતિક વાતાવરણ પણ ચોક્કસ પ્રમાણમાં હોવું જ
જોઈએ. જે યંત્ર વારેઘડીએ બંધ પડે છે, તે યંત્ર અપૂર્ણ છે, અને
એ અપૂર્ણતા તેની આંતરિક રચનામાં જ છે. જે સરીર વારેઘડીએ
માંડુ પડી જાય છે, તે રોગિણ છે, અને તેનો રોગ તેની આંતરિક
રચનામાં જ છે. તેવી જ રીતે ધંધાનું પણ છે. તેની આંતરિક
ખામીઓ અને ત્રુટિઓ જ તેની પ્રગતિને અટકાવે છે, અને તેને વારે
ઘડીએ નિર્બળ બનાવે છે. આપણે આશા રાખીએ કે એક દિવસ
એવો જરૂર આવશે કે ન્યારે ધંધા પરત્વેની નીતિના નિયમોનો સાર્વ-
ત્રિક સ્વિકાર થશે, અને તે વખતે ધંધો ધણો જ ઉપયોગી થઈ પડશે.

*

*

*

ફેડાના સર્વે ઉદ્યોગોએ, અને મેં પોતે, જે કાંઈ ક્યું છે તે
એ જ કે પોતાનાં કાર્યોથી જ એવું સાબીત કરી બતાવ્યું છે કે
અમારે ત્યાં નફાના ખ્યાલને પ્રાધાન્ય ન આપતાં, સેવાના આદર્શને
પ્રાધાન્ય આપવામાં આવે છે. અને જે ધંધો, દુનિયાને હોય તેના
કરતાં વધુ સારી રિયતીમાં મુકી શકે, તે જ ઉમદા પ્રકારનો ગણાય.
અમારે માટે ધણું ખરું એમ કહેવામાં આવે છે કે માત્ર દેવયોગે
કરોને જ અમાગ ધંધામાં પ્રગતિ કે વિકાસ સધાયાં છે.

અમારા સિદ્ધાંતો અને અમારી પદ્ધતિઓ મૂળે જ સદ્ધર
નથી એમ ગણવામાં આવેલું છે. પરંતુ તેનું કારણ એ છે
કે તેને બરોમર સમજવામાં આવ્યા નહોતા. જેમ જેમ વખત
જતો ગયો તેમ તેમ એવા પ્રકારની ટીકાઓને અવકાશ રહ્યો નથી.
છતાંય એવી માન્યતા તો હજીએ પ્રચલિત છે કે અમે જે કરી

શક્યા છીએ તે બીજી કોઈ કંપનીથી થઈ શક્યું ન હોત, અને જો અમે પોતે આજ સિદ્ધાંતો અને આજ પદ્ધતિથી બીજાં ક્ષેત્રોની અંદર કંપલાવ્યું હોત, તો ત્યાં અમારી બૂલો તરતં અમને સમજાઈ હોત. આમાંના કોઈપણ મતની સાથે હું સંમત થતો નથી. ખાલી હવામાંથી જ કશું અમારી બાબતમાં બનવા પામ્યું નથી. અમારી પાસે એવું કશું જ નથી જે બીજાઓ ન મેળવી શકે. પોતાના કામમાં પોતાની ઉત્તમોત્તમ શક્તિઓ વાપરનારને નસિબ જે ચારી આપે છે તેના કરતાં વિશેષ અમારી બાબતમાં બનવા પામ્યું નથી. અમારો પાસે શરૂઆતમાં લગભગ કશું જ ન હતું. હવે અત્યારે અમારી પાસે જે છે, અગર અમે જે સંપાદન કર્યું છે, તે અવિરત મહેનત અને સિદ્ધાંતમાં દૃઢ શ્રદ્ધા રાખ્યાથી જ થઈ શક્યું છે. હાલની અમારી મોટરગાડી બનાવવાનું અમે શરૂ કર્યું તે વખતે દેશની અંદર ઘણા જ થોડા સારા રસ્તા હતા. ગેસોલાઇનની અછત હતી. અને જનતાના મનમાં એવું જ વસી ગયું હતું કે આવી ગાડી બહુમાં બહુ તો એક ત્રિમંતને માટેનું રમકકું બનવાને યોગ્ય હતી. અમને કાયદો માત્ર એ જ હતો કે આવી ગાડી દાખલ કરવામાં અમે પહેલા જ હતા.

એક ચોક્કસ સિદ્ધાંત બાંધીને જ અમે અમારો ધંધો શરૂ કર્યો હતો-ધંધામાં એવો સિદ્ધાંત કોઈએ પહેલાં બપોયો ન હતો. નવું પહેલું હંમેશાં વિચિત્ર લાગે છે. અમારા એ સિદ્ધાંતના અમલની અંદર ફેરફાર થયા કયાં છે, પરંતુ સિદ્ધાંતના તત્ત્વમાં ફેરફાર કરવાનું જરૂરનું જણાયું નથી. કારણ હું માનું છું કે એ તત્ત્વો સર્વદેશીય છે, અને સર્વના જીવનને વધારે સારુ અને વધારે વિશાળ બનાવે એવાં છે.

જો એવું હું માનતો ન હોત તો તે પ્રમાણે કામ કરવાનું મેં ચાલું રાખ્યું ન હોત. પૈસા એટલા જ પુરતા ઉપયોગી છે કે તેને લઈને, ધંધાની યોગ્યતા તે જનતાની કેટલી સેવા કરી શકે છે

તેના ઉપર આધાર રાખે છે, એવો જે સિદ્ધાંત-તેમજ સમાજને તેની પાસેથી જેટલા પૈસા લે તેના કરતાં તેણે વધારે આપવા બેઠાયે એ, અને ત્યાં સુધી દરેકને ધધાથી લાભ મળી શકતો ન હોય ત્યાં સુધી તે ધધાનું અસ્તિત્વ નિર્ચય છે—વિગેરે માન્યતાઓને પ્રત્યક્ષ ઉદાહરણથી આગળ ધધાવી શકાય. મેં આ વાતને મારી ગાડીએ અને યાંત્રિક હજોથી સાબીત કરી બતાવી છે. રેલ્વેજ, તેમજ સમાજ સેવાની મંડળીઓના સંબંધમાં પણ મારી એ વાત સાબીત કરી બતાવવાની ધારણા છે. મારા અંગત સંતોષ, કે મને પોતાને વધારે પ્રમાણમાં પૈસા મળે, તેને માટે તેમ કરવાની મારી ધ્રુવિષ્ટ નથી. મારે તે એટલા જ પુરતું પુરવાર કરવું છે કે એથી બતાવી શકાય કે આપણને બધાને જ વધુ મળી શકે, અને આપણે બધા જ કંઈ વધારે સારી રીતે આપણું જિવન જિવી શકીએ. ખાલી શાબ્દિક રચનાઓથી ગરીબી નાશ થઈ શકવાની નથી. શુદ્ધિ પૂર્વક અને સખત કામ થાય તો જ તેનો નાશ થઈ શકે—એ સિદ્ધાંત પૂરવાર કરનાર અખતરાના વિરામસ્થાન તરિકે અમારી સંસ્થિતિ છે. અમે પૈસો વધારે મેળવી શકીએ છીએ એજ સાબીત કરી આપે છે કે અમે ખરા રસ્તા ઉપર છીએ.

પહેલવહેલા પ્રકરણની અંદર જ અમે જે અમારું ધ્યેય વર્ણવ્યું હતું એ દ્રષ્ટિએ, આજ સુધીમાં જે કામ અમે કર્યું છે તેને ખ્યાલમાં રાખીને, એ વિષયનું પુનઃગવર્તન કરી જવાની જરૂર જણાય છે.

(૧) ભવિષ્યની ખોટી ખીક, અગર જૂતકાળનાં ખાલી બળુગાંનો અભાવ.

જે માણસ ભવિષ્યની ખીક રાખે છે, નિષ્ફળતાથી ડરી જાય છે, તે પોતાની પ્રવૃત્તિઓની મર્યાદા બાંધી બેસે છે. પ્રામાણિક નિષ્ફળતામાં કંઈ જ શરમ નથી. જૂતકાળ ઉપયોગી એટલા પૂરતો છે કે તે પ્રગતિને માટેના માર્ગો અને સાધનો સુચવવામાં મદદરૂપ નિવડે છે.

(૨) હરિદ્રાષ્ટના તત્વની અવગણના.

જે માણસ જે કામ સારામાં સારી રીતે કરી જાય છે તેને એકલાને જ તે કામ કરવા દેવું જોઈએ. બીજા માણસનો ધંધો તોડી પાડવાની વૃત્તિ રાખવી એ ગુન્હો છે.

(૩) નફાના ખ્યાલ કરતાં સેવાના ખ્યાલને અગ્રસ્થાન આપવું.

નફા વગર ધંધાનો વિસ્તાર થઈ શકે નહીં, અને નફો કરવો એ સ્વતઃ કાંઈ ખોટું નથી. સુવ્યવસ્થિત રીતે ચાલતા ધંધાનાં સાહસો નફો આપ્યા વગર રહેતાં જ નથી. પરંતુ એ નફો તે તેની સારી રીતની સેવાના બદલા રૂપે જ છે. સેવાના મૂળભૂત પાયા તરીકે નફો હોઈ જ શકે નહીં-તેના પરિણામ રૂપે જ તે હોવો જોઈએ.

(૪) હલકે ભાવે ખરીદવું અને ઊંચે ભાવે વેચી દેવું એ મોટા મોટા ધંધાઓનો આદર્શ હોઈ શકે નહીં. સાધનો બ્યાજખી ભાવે ખરીદવાં, અને વધારાના ખર્ચાનો બોલો જેમ અને તેમ ઓછો કરીને, તે સાધનોનું વપરાય તેવા ઉત્પાદનના કાર્યમાં રૂપાંતર કરવું, અને દરેક વાપરનારને ન્યાયપુરઃસર તેની વહેંચણી થઈ શકે તેમ કરવું-એનું નામ સદ્દર અને સફળ વ્યાપાર.

*

*

*

ઉત્પાદન તો થવું જ જોઈએ, પરંતુ તેની પછગાડેની ભાવના કેવી છે, કેવી નહીં, તે જોવાની ખાસ જરૂર છે. સેવાની ખાતર જેનું ઉત્પાદન કરવામાં આવ્યું હોય, તે ખરેખર ઉપયોગી થઈ પડવાનીજ ઇચ્છા રાખે છે, અને તેવાજ માર્ગે પ્રયત્ન કરે છે. આર્થિક અને ઔદ્યોગિક બાજતોને માટે ઘડી રખાયલા કૃત્રિમ નિયમો કેટલીક વખત એવી તો થાય ખવડાવે છે કે એ માત્ર કાર્પનિક અનુમાનો સિવાય વધારે મહત્વના ગણવા પણ ભારે પડે. આર્થિક બધીજ દલીલોનું મૂળ પૃથ્વી અને તેનું ઉત્પન્ન, એજ છે. પૃથ્વીનું ઉત્પન્ન, તેનાં બધાંજ રૂપો અને અંગોદ્ધારા એટલા

અધા બહોળા પ્રમાણમાં, અને ખાવા અને ઉંઘવા કરતાં વિશેષ ઉચ્ચ નિવન જે નિવવાનું હોય છે તેના વિશ્વસનિય પાયા તરીકે ખની રહે, એ પ્રમાણે ઉપયોગમાં લેવાય તેમ કરવું, તેનું નામ જિંયામાં જિંયા પ્રકારની સેવા કહેવાય. ઇષ્ટપણ આર્થિક પદ્ધતિના આધાર એનાજ ઉપર રહેલો છે. આપણે વસ્તુઓ ખનાવી શકીએ — જુદી જુદી જાતની, હળવે અને લાખોના જથ્થામાં, આપણે ચીજો ખનાવી શકીએ. આપણા નિવનની અચેતન અને જડ બાબતુ ધણીજ સુંદર અને વિવિધ રીતે નબી રહી છે. પરંતુ આપણે તે ચીજોની બાહ્ય બનાવટમાં એટલા બધા મશ્ગુલ રહીએ છીએ, કે એ ચીજો શા માટે ખનાવીએ છીએ તેનાં કારણો જાણવાની કે શોધવાની આપણને પરવા રહેતી નથી.

આપણામાં હાલમાં એવા પ્રકારની લાગણી પ્રચલિત છે કે જેને લઈને આપણે માનીએ છીએ કે વૈયક્તિક અગર સામુદાયિક લાભ જો મેળવવો હોય, તો બીજી વ્યક્તિઓ અગર બીજા સમુદાયોને ભોગેજ આપણે તે મેળવી શકીએ. પરંતુ ખરી રીતે ટોંકીને પણ કચડીને કાંઈ પણ લાભ મળી શકેજ નહીં. જો ખેડૂતનો સંઘ માલ ખનાવનારાઓના સંઘને કચડવાનો ઈશ્તિહો રાખે તો શું તેથી ખેડૂતોનું વધારે બહું થશે ? તેવીજ રીતે, વિદ્વાંમાં, મુડીવાદ મજુરવાદને કચડીને, અગર મજુરવાદ મુડીવાદને કચરીને, કાંઈ પણ લાભ મેળવી શકે એમ છે ? અગર એક વેપારી તેના હરિકને કચડીને તેના ધંધામાં કાંઈ વધારે લાભ મેળવી શકશે ખરો ? ચોક્કસ, નહીં જ. આવી વિધાતક હરિકાઈ ટોંકીને પણ લાભકારક નિવડે નહીં. પ્રગતિને માટેના જે વિશેષ ગુણો હોવા જોઈએ તે આવી હરિકાઈની વૃત્તિમાં સંભવતા જ નથી. ઉદારતાનાં તત્ત્વોથી ભરેલી સ્પર્ધામાંથી પ્રગતિ સધાય છે. ખરાબ પ્રકારની હરિકાઈ એ આમન-સામનના વેરઝેરને ફેલાવનારી છે, અને તે સંપૂર્ણ સ્વાર્થની લાગણીથી ભરેલી છે. બીજાઓને હડસેલી કાઢવા, અને આખા

ખજારમાં પોતાની સ્વતંત્ર સુત્તા સ્થાપી દેવી, એ તેનો અંતિમ ઉદ્દેશ હોય છે. એ રીતે પુણ્ય પૈસો મેળવવાની તેમની ખાચ છે હોય છે. એ પૈસો મળ્યા પછી તેઓ માલના ઉત્પન્નમાં મરખાંડ અને સેળમેળ દાખલ કરી દે છે.

આવી હયાકા પ્રકારની વિધાતક હરિકાષ્ઠની જાળમાંથી છૂટતાની સાથે, આપણે બીજા એવા ધણા રૂઠ થઈ ગયેલા ખ્યાલોમાંથી પણ ઉગરી જઈ શકીએ છીએ, જેમ યતું આવ્યું હોય તેમ જ થવા દેવાની તકેણુમાં આપણે બધા ધણા જ હોઈએ છીએ. આપણને એ બામતમાં વધારે શિથિલ થવાની જરૂર છે. કેટલીક ચીજો આપણે અમુક જગતે વાપરતા હોઈએ છીએ, અમુક માલ અમુક જ ગતેથી બહાર મોકલવાની આપણને ધરડ પડી ગયેલી હોય છે—અને જ્યારે તે ઉપયોગ ધસાઈ જાય છે, અગર તે માર્ગ અટકાવી દેવામાં આવ્યો હોય છે, ત્યારે આપણે આખો વેપાર ધંધો પણ જાણે અટકી પડ્યા જેવું થાય છે—અને સાધારણ રીતે મંદીના નામથી જાળખાતા વખત જેવો વખત આવીને ઉભો રહે છે. તેમ જ થવા દેતાં દરેક કામમાં આપણે વિવિધતાને અગિયત કરવી જોઈએ. એમ થશે તો જ આર્થિક સંકટામણીમાંથી આપણે સફેદાઈથી પાર તરી શકીશું.

દરેક પ્રગતિના પગલાનું મંડાણ શરૂ થાય છે વ્યક્તિથી, અને મંડાળે છે ધણે ધીરેથી. વ્યક્તિઓના જ્યા કરતાં લોક-સમુદ્ધ કાંઈ વધારે સારો હોઈ શકે નહીં. પોતાની જાતથી પ્રગતિના પગનાની શરૂઆત થાય છે. જ્યારે અડધા પડધા હિતના સવાલથી આગળ વધીને તે જનવત્તર ધ્યેયને અવલંબીને ચાલે છે, જ્યારે અનિશ્ચિતતામાંથી નિશ્ચિતતા તરફ તે આગળ ધપે છે, જ્યારે અપરિપક્વ નિર્ણયોમાંથી પરિપક્વ નિર્ણયો ઉપર આવતાં તે શિખે છે, જ્યારે

મહેનતને માટે ખાત્રી જકવાદ કરવા પુરતો શોખ ધરાવવાનો મૂકી દઇને મહેનતની અંદર નિર્ભેજ આનંદ તે અનુભવી શકે એવી રિશ્તિએ પહોંચે છે—ત્યારે માની લેા કે સમસ્ત દુનિયા આગળ જ વધે છે. આગળ વધવું સહેલું નથી. આપણે એવા જમાનામાં જિવીએ છીએ કે જેનો અંદર માણસોને એમજ ક્ષીબવવામાં આવે છે કે બધું જ સહેલાઈથી ચર્ધાન્ય એમ હોવું જોઈએ. કામ જે કાંઈ પણ આપનારું હશે તો તે કદી પણ સહેલું નહીં હોય. અને જેમ જેમ જવાબદારીના પદ્ધતિમાં તમે આગળ વધતા જાઓ છો તેમ તેમ કામ વધારે ને વધારે સખ્ત જ આવવાનું. અસખ્ત આસાનીને સ્થાન નથી એમ નથી. દરેક કામ કરનાર માણસને પૂરતા આરામની જરૂર રહેશે. જે માણસ સખ્ત મહેનત કરે છે તેને આરામ-પુરસ્કી, આલ્લાદજનક વાતાવરણ, અને બીજી સગવડ મળવી જ જોઈએ. આ મેળવવાનો તેનો હક્ક છે. પરંતુ પોતાનું કામ પૂરું કર્યા સિવાય આ આરામને માટે તે પાત્ર ગણી શકાય નહીં. કેટલુંક કામ વગર જરૂરનું સખ્ત કરવામાં આવે છે. યોગ્ય વ્યવસ્થાથી તેને હલકું કરી શકાય એમ હોય છે. દાખલા તરીકે, જે બોલો પોલાદનું કામ જરૂર પડે તે મનુષ્યની પાસે ઉચ્ચકાવે જરૂરતો નથી, પરંતુ ઉત્તમમાં ઉત્તમ વ્યવસ્થાને અંતે પણ કામ તો કામ જ રહેશે.

એમાં કાંઈ ચૂંટી કાઢવા જેવું કે પસંદ કરવા જેવું નહીં હોઈ શકે. જે કામ કરવાનું સોંપાયું હોય તે ધાર્યો કરતાં ઓછું બહે હોય. પોતે કરવાનું પસંદ કર્યું હોય તે કામ માણસનું ખરું કામ નથી. જે કામ કરવાને માટે તે પસંદ કરાયો હોય તે કામ તેનું ખરું કામ છે. હાથમાં હલકાં કામો જોટલાં છે તેટલાં બિખ્યમાં કદાચિત્ નહીં હોય, અને જ્યાં સુધી એવાં કામો છે ત્યાં સુધી કોઈને તો તે કર્યા વગર ચાલવાનું જ નથી. પરંતુ તેવાં હલકાં કામ માટે તેને જાણે શિક્ષા કરવામાં આવતી હોય એવું કરવાનું કાંઈ

કારણ નથી. એવાં હાલકાં કામો ઘણાં ઉપયોગી હોય છે, માનપ્રદ અને પ્રામાણિક હોય છે, એ જુલો જનું જોઈતું નથ હવે વખત એવો આવી પહોંચ્યો છે કે જ્યારે મહેનતર વૈતરાનો અંશ નિકળી જાય તે પ્રમાણે વ્યવસ્થા હોય. કામની માણસોનો વિરોધ નથી, પરંતુ માત્ર તેના અંદરની વેડ પ્રત્યે હાલમાંની નવી નવી શોધખોળો આ કાર્ય કરી રહી છે, અને કેટલાં અંશે સફળતા પણ મેળવી શકી છે. માત્ર એકને એક પ્રકારનું કાર્ય જવામાંથી ઉપજતી કંટાળાજનક સ્થિતિને આપણે સફળ પૂર્વક નિવારી શકતા નથી.

* * *

પૂર્વે હતી તેના કરતાં હાલમાં કામને માટેની તક વધુ ને મળતી જ રહે છે. તેમ જ તેની સાથે સાથે આગળ વધવાની પણ વધારે જ મળતી રહે છે. એ બધી વાત ખરી, છતાં એ ખરું નથી જ કે માણસો માત્ર યંત્રો છે.

આવા વિચારો નજર આગળ રાખીને જો હાલની ઔદ્યોગિક પદ્ધતિનો લાભ લેવામાં આવે, તો જરૂર જોને એક અંતરાયરૂપ માનવામાં આવે છે તે ઘણીજ મદદરૂપ થઈ પડે એમ છે.

કારખાનાંની સંસ્થા શક્તિના વિકાસનો અવરોધ કરવાને માટે નથી ઉભી કરવામાં આવી, પરંતુ તદ્દનજ સામાન્ય શક્તિ સંપન્નોથી થતા નિર્ચયક વ્યય અને નુકશાનને મિટાવવાની એ એક યોજના છે. મહત્વાકાંક્ષી ને જીવિશાળી માણસોને પોતાની ઉત્તમમાં ઉત્તમ શક્તિઓ વાપરતાં અટકાવવાને માટેની તે યોજના નથી—પરંતુ બેદરકાર અને આજસુ મનુષ્યોને તેમની શક્તિઓનો ખરાબમાં ખરાબ રીતે ઉપયોગ કરતાં અટકાવવાને માટેની તે યોજના છે. સ્મતલગડે, જ્યારે આજસુ, બેદરકારપણ અને રસહિનતાનું જોર જામે છે, ત્યારે દરેક જણને ભોગવવું પડે છે. કારખાનું પણ તેવા સંજોગોમાં આગાદ રહી શકે નહીં,

જો કાગિરોને પણ કાંઈ રોજ આપી શકાય નહીં. પરંતુ ત્યારે સંગ્રહ એવા આજસુ માણસો પાસેથી પણ તેઓ સ્વાભાવિક રીતે કરે તેના કરતાં સારું કામ કરાવી શકે, ત્યારે ખરેખર તે કામ કરનારાઓના જ લાભને માટે છે, એમ કહી શકાય. તેઓ શૈક્ષિક સ્થિતિમાં, માનસિક સ્થિતિમાં અને આર્થિક સ્થિતિમાં જેવા કંઈક ચંદ્રિયાતા બને છે. મોટા પ્રમાણના એવા બેદરકાર કામ કરનારાઓના ભરોસે રહી, તેમની પદ્ધતિઓ પ્રમાણે અને શિક્ષાદન કરવાની શક્તિ પ્રમાણે, આપણે જો ચાલવા માગીએ, તો આપણે તેઓને કેટલી રોજ આપી શકવાના ?

કારખાનાની પદ્ધતિથી જો સામાન્ય સમુદાયને વધારે જાણ થાય ઉપર લાવી શકાયો હોય, તો તેની તે પદ્ધતિ વિશેષ શક્તિશાળી સમુદાયને હવેકાં અને નીચાં ધોરણો ઉપર ધસડી જવામાં મદદરૂપ થતી હોય, એ સંભવે જ કેમ ? જો તેમ થતું હોય તો પદ્ધતિ ખરેખર ખામીવાળી અને ખરાબ જ હોવી જોઈએ. પરંતુ દરેક પદ્ધતિને અમલમાં મુકનાં તો મનુષ્યો જ વ્યક્તિઓ જ હોય છે. તે શક્તિશાળી હોવા જોઈએ. એક પણ પદ્ધતિ પોતાની એજે તો આની શક્તિ જ નથી અને હાલની પદ્ધતિ, જૂની પદ્ધતિ કરતાં, તેના અમલને માટે વિશેષ શુદ્ધિશાળી વ્યક્તિઓને માગી લે છે, જો કે તે જાણી પડેલાં જ સ્થાનને માટે આવશ્યક ગણાતી તે જ સ્થાનને માટે હવે કાંઈ આવશ્યક ગણાતી હોતી નથી. દરેક ધંધો, જે વિકાસ પામતો જાય છે તે, ખરેખર શક્તિશાળી માણસોને માટે કાર્યનાં નવાં નવાં ક્ષેત્રો ઉભાં કરે છે. એમ કયો વગર તે રહે જ નહીં. જો કે આનો અર્થ એમ નથી કે દરેક જ વ્યક્તિ નવા નવા માર્ગો શુદ્ધતા જાણે છે—એવું કંઈ જ નથી. એ તો સખત મહેનત પડી જ મળે એમ છે. ધંધાની અંદર જેટલી સખત અને સદ્દર વિશ્વસનીયતાની જરૂર હોય છે, તેટલી અજોડીક શુદ્ધિમતાની હોતી નથી. મોટામોટા ઉદ્યોગ સાદગી

જીવન અને કાર્યક્ષેત્ર

ખાસ કરીને ધીરેધીરે, અને ઘણી જ સંભાળપૂર્વક આગળ વધે છે. મોટી મોટી આશાઓથી ઉભરાતા યુવકે ધણું દુરંદેશીપણું રાખવું જોઈએ છે, અને વસ્તુઓને પોતાની ધારણા પ્રમાણે બનવાને માટે ઘણો કાળ રોકે જોવાની ધીરજ કેળવવી જોઈએ છે.

ઘણી ઘણી વસ્તુઓ બદલાઈ જાય એમ લાગે છે. કુદરતના મુકામે મટીને, આપણે તેના રોકે બનતાં શીખીશું. આપણી આટલી બધી આવડત અને હોંશિયારી છતાં, આપણે કુદરતનાં સાધનો ઉપર હજી આધાર ગણીએ છીએ, અને માનીએ છીએ કે તેના બદલામાં બીજાં સાધનોથી આશી રહે તેમ નથી. આપણે કાલસા અને ખનીજની ખાણો ખોદીએ છીએ, ઝાડો કાપીએ છીએ, કાલસાને ખનીજ આપણે વાપરી નાંખીએ છીએ; કપાયલાં ઝાડો ફરી જિંદગીમાં આપણને જોવા મળતાં નથી. એક દિવસ આપણી આજીવનની ઉજ્જવિલાસી એવો ઉપયોગ કરતાં આપણે શિખિ ગયા હોઈશું કે કાલસાની પછી આપણને જરૂર નહીં રહે. અત્યારે તે આપણે પાણીના બળમાંથી ઉદ્ભવતી વિદ્યુત-શક્તિને બનાવી શકીએ છીએ, એ પદ્ધતિમાં પણ આપણે સુધારો કર્યો હશે. રસાયણશાસ્ત્ર જેમ જેમ આગળ વધતું જાય છે તેમ તેમ મારી ખાતી થતી જાય છે કે ઉગતી વસ્તુઓને રચાયેલી દ્રવ્યોમાં ફેરવી શકાય, અને એવાં દ્રવ્યો ધાતુઓ. ક્રાંતિ વધારે સારી રીતે ટકી રહે એવાં બનાવાય, એવી પદ્ધતિ આપણને હાથ લાગી જશે. લોકો ઉગાડવામાં આવે છે તેના કરતાં સારી રીતે આપણે આપણી મેળે બનાવી શકીશું. ખરેખરી સેવાનો આદર્શ આપણે માટે બધું જ ઉત્પન્ન કરી શકશે. આપણે માત્ર આપણું કામ અંતઃકરણપૂર્વક જ કરવાનું છે. . .

B.L.-17

BHAVAN'S LIBRARY

MUMBAI-400 007.

N. B.- This book is issued only for one week till.....

This book should be returned within a fortnight
from the date last marked below.

Date	Date	Date
10 JUN 1997		
1 APR 1999		
10 AUG 1999		